

ΘΩΜΑΣ Β. ΖΙΩΓΑΣ
Πολιτικός Μηχανικός
(Μαστοροχωρίτης)

Τα θολογυριστά πετρογέφυρα της επαρχίας Κόνιτσας

[όσα υπάρχουν και αυτά που μνημονεύονται]



ΑΘΗΝΑ 2017



Ο Θωμάς Β. Ζιώγας γεννήθηκε το 1942 στο μαστοροχώρι Δροσοπηγή (πρώην Κάντσικο) της Κόνιτσας. Νήπιο βρέθηκε, λόγω του επάρατου εμφύλιου, στη Ρουμανία, όπου και πήγε στο Δημοτικό σχολείο. Φοίτησε στο «Γυμνάσιον εν Κονίτση» και πήρε απολυτήριο Γυμνασίου από τη Ζωσιμαία Σχολή Ιωαννίνων (πρακτικό) το 1961.

Είναι διπλωματούχος πολιτικός μηχανικός (1967) της Πολυτεχνικής Σχολής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης.

Επαγγελματικά ασχολήθηκε κυρίως με δημόσια έργα, αλλά και με ιδιωτικές μελέτες/κατασκευές. Από το 2006 και εξής είναι συνταξιούχος.

Διατέλεσε συχνά πρόεδρος της «Αδελφότητας Δροσοπηγιωτών» και για πολλά έτη ήταν μέλος του Δ.Σ. της «Ομοσπονδίας Αδελφοτήτων Κόνιτσας», της οποίας ήταν εισηγητής/μελετητής σε αναπτυξιακά συνέδριά της.

Ερασιτεχνικά και κατά καιρούς, την περίοδο 1980-1995, τον απασχόλησαν και ερεύνησε τοπικά θέματα των Μαστοροχωρίων της Κόνιτσας (τεχνικά, αναπτυξιακά, ιστορικά, τοπωνυμικά, γλωσσολογικά, κ.λπ.) και τακτικά αρθρογράφησε γι' αυτά στο περιοδικό «Κόνιτσα» και σε άλλα έντυπα.

Συνέργησε μεγάλως στη συγγραφή του βιβλίου «ΚΑΝΤΣΙΚΟ - ΔΡΟΣΟΠΗΓΗ, συγγραφή για ένα μαστοροχώρι της Ηπείρου», Αθήνα 1993. ▶

Φωτογραφία εξωφύλλου:

Η περιώνυμη «γέφυρα Κόνιτσας» την εποχή του μεσοπολέμου. [Πηγή: Φωτογραφικό Αρχείο Εθνικής Πινακοθήκης, Λήψη Μαρίας Χρυσάκη].

Τα θολογυριστά πετρογέφυρα της επαρχίας Κόνιτσας

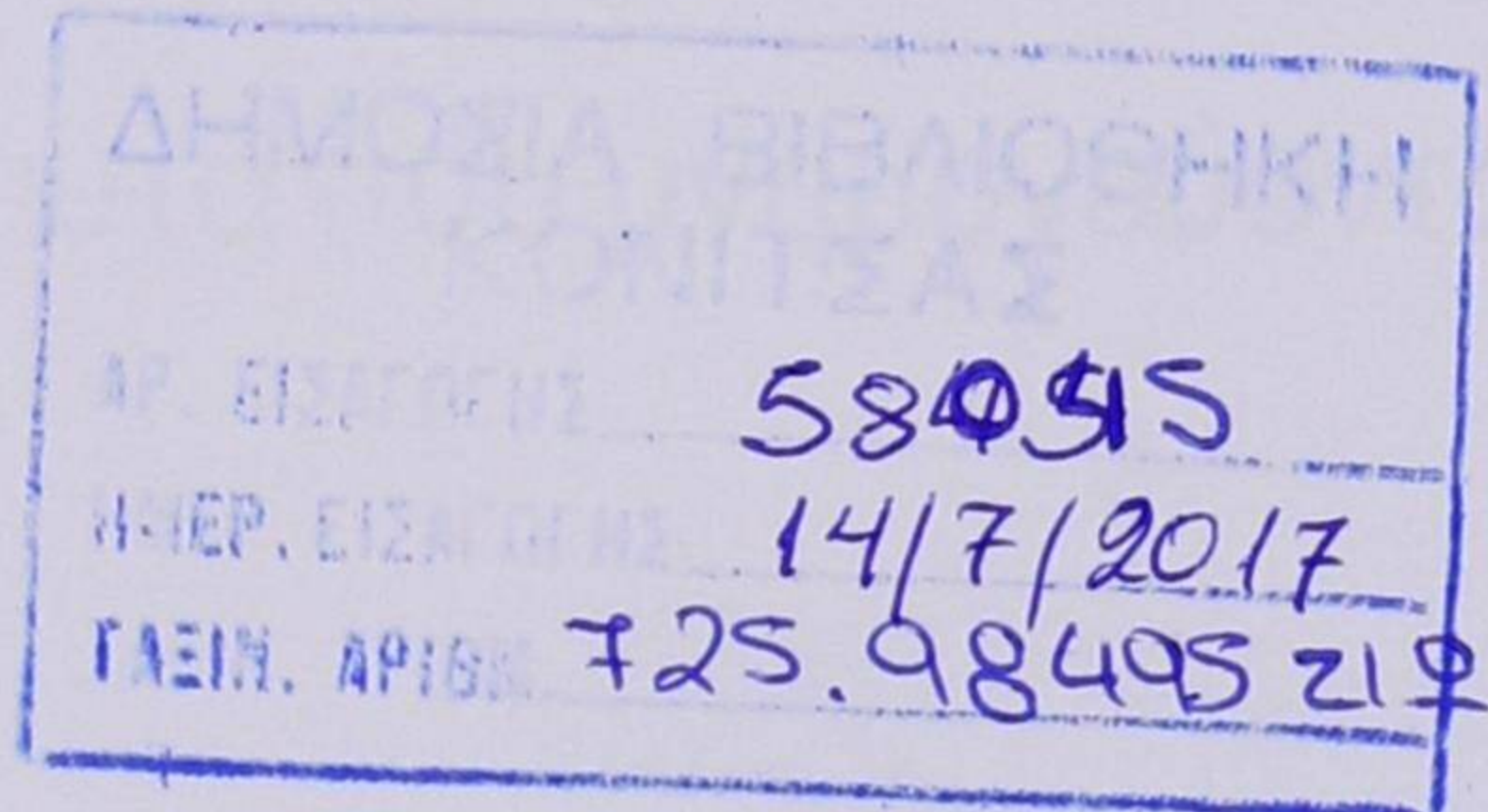
[όσα υπάρχουν και αυτά που μνημονεύονται]

© Θωμάς Β. Ζιώγας
οδός Μελίσσου 16, 116.35 Αθήνα
Τηλ.: 210 7011014, κιν. 6936487217
Email: thovaziogas@gmail.com

Παραγωγή: «Εκτυπώσεις Κάπα»
οδός Μάνου Κατράκη 28
565.33 Πολίχνη – Θεσσαλονίκη
Τηλ.: 2310 587972, Fax.: 2310 608957
e-mail: info@kapaprint.com.gr

ISBN: 978-618-83153-0-3

Υπόκλιση σεβασμού στους προγόνους πετράδες
τέκτονες/κουδαραίους από τα Μαστοροχώρια της Κόνιτσας
και τιμητική αναγνώριση πως με την ευτεχνία τους
πράγματι «έχτισαν τον κόσμο».



ΘΩΜΑΣ Β. ΖΙΩΓΑΣ
Πολιτικός Μηχανικός
(Μαστοροχωρίτης)

Τα θολογυριστά πετρογέφυρα της επαρχίας Κόνιτσας

[όσα υπάρχουν και αυτά που μνημονεύονται]

ΑΘΗΝΑ 2017

Περιεχόμενα

Συντομογραφίες	12
Μικρό προοίμιο	13
Εισαγωγή	15

ΕΝΟΤΗΤΑ Α' : Τα πετρογέφυρα

Αγία Βαρβάρα (πρώην Πλάβαλη)

[1] Γέφυρα Γιάτση	23
[2] Γέφυρα Όρλας	27
[3] Γέφυρα Σμίξης	31

Αηδονοχώρι (πρώην Οστανίτσα)

[4] Μεσογέφυρα	33
[5] Γέφυρα Μπουραζανίου	46

Αμάραντος (πρώην Ίσβορος)

[6] Γέφυρα Βολόντερου	57
[7] Γέφυρα Ζάσιακα	60

Βούρμπιανη (πρώην Βούρμπιανη)

[8] Κατωγέφυρα	64
[9] Πανωγέφυρα	69

Δερβένι (πρώην Δερβένι)

[10] Γέφυρα Δερβενίου/Σκορδίλη	71
--------------------------------------	----

Δροσοπηγή (πρώην Κάντσικο)

[11] Γέφυρα Καντσίκου	81
-----------------------------	----

Καλόβρυση (πρώην Πυροβίτσκα)

[12] Γέφυρα Μέρτζιανης	96
------------------------------	----

Καστάνιανη (πρώην Καστάνιανη)

[13] Γέφυρα Γκάλινας	105
[14] Γέφυρα Μαλνίτσας	109
[15] Γέφυρα Μητσαίων	113
[16] Γέφυρα Ντέρτης	115
[17] Γέφυρα Ράχης	127

Κλειδωνιά (πρώην Λιατονάβιστα)	
[18] Γέφυρα Κλειδωνιάς/Βοϊδομάτη	129
Κόνιτσα (πρώην Κόνιτσα)	
[19] Γέφυρα Κόνιτσας	137
Μόλιστα (πρώην Μόλιστα/Μεσαριά, Γαναδιό, Μποτσιφάρι)	
[20] Γέφυρα Βουργοπόταμου	179
[21] Γέφυρα Έλτσης	189
[22] Γέφυρα στους Κουκλιούς	191
[23] Γέφυρα Σκάλας	198
Μολυβδοσκεπάστη (πρώην Διπαλίτσα)	
[24] Γέφυρα Διπαλίτσας	200
[25] Γέφυρα Μονής	202
Παλιοσέλι (πρώην Παλαιοσέλι)	
[26] Γέφυρα Χασάνη	205
Πηγή (πρώην Πεκλάρι)	
[27] Γέφυρα Πεκλαρίου Καραγιάννη	208
[28] Γέφυρα Πεκλαρίου Μπούσης	214
Πλαγιά (πρώην Ζέρμα)	
[29] Γέφυρα Ζέρμας	235
Πουρνιά (πρώην Σταρίτσιανη)	
[30] Γέφυρα Μαυροπέτρας	248
[31] Γέφυρα Σελού	255
Πύργος (πρώην Στράτσιανη)	
[32] Γέφυρα Στράτσιανης	260
Πυρσόγιαννη (πρώην Πυρσόγιαννη)	
[33] Γέφυρα Σιάνιστας	273
Χιονιάδες (πρώην Χιονιάδες)	
[34] Γέφυρα στο Παρασπόρι	275

ΕΝΟΤΗΤΑ Β' : Παράρτημα

Χάρτης επαρχίας Κόνιτσας (2013)	281
Απόσπασμα αυστριακού χάρτη (1913/4)	282
Χάρτης περιοχής Κόνιτσας (1831)	283
Ιχνογράφημα (ΠΣ-1) : Περιοχή Αμαράντου – Αγίας Βαρβάρας	284
„ (ΠΣ-2) : Περιοχή Μεσογέφυρα και πέριξ	285
„ (ΠΣ-3) : Περιοχή Λάκκα Γοργοπόταμου	286
„ (ΠΣ-4) : Περιοχή Δροσοπηγής – Πλαγιάς	287
„ (ΠΣ-5) : Περιοχή Καστάνιανης	288
„ (ΠΣ-6) : Περιοχή Πύργου - Πυρσόγιαννης	289
„ (ΠΣ-7) : Περιοχή Κλειδωνιάς και πέριξ	290
„ (ΠΣ-8) : Περιοχή Κόνιτσας – Πηγής	291
„ (ΠΣ-9) : Περιοχή Μόλιστας και πέριξ	292
„ (ΠΣ-10) : Περιοχή Παλιοσελίου - Ελεύθερου	293
„ (ΠΣ-11) : Περιοχή Πουρνιάς	294

ΕΝΟΤΗΤΑ Γ' : Τεκμηρίωση

Τεχνική ορολογία γεφυρών	297
Γενική βιβλιογραφία	300

Συντομογραφίες

Αγγλ.	Αγγλικά
Αλβ.	Αρβανίτικα/Αλβανικά
αρχ. Ελλ.	αρχαία Ελληνικά
Βλαχ.	Βλάχικα/Αρουμούνικα
(β.λ.)	βλέπε λέξη (στο ίδιο κεφάλαιο)
Βουλγ.	Βουλγάρικα
Βυζ.	Βυζαντινά
Γαλλ.	Γαλλικά
Γερμ.	Γερμανικά
δηλ.	δηλαδή
Ελλ.	Ελληνικά (γενικώς)
ετυμ.	ετυμολογία
Ισπ.	Ισπανικά
Ιταλ.	Ιταλικά
Λατ.	Λατινικά
μεγεθ.	μεγεθυντικό
νέο Ελλ.	νέο Ελληνικά/ή
μον Ελλ.	μεσαιωνικά Ελληνικά
μον Λατ.	μεσαιωνικά Λατινικά
όπ.π.	όπου παραπάνω
παλ. Σλ.	παλιά Σλαβονικά (palæoslovenska)
Ρουμ.	Ρουμάνικα
Σερβ.	Σέρβικα
σημ.	σημείωση
Σλ.	Σλάβικα (γενικώς)
Τούρκ.	Τούρκικα
υποκορ.	υποκοριστικό
> ή <	φορά εξέλιξης μιας λέξης

Μικρό προοίμιο

Αρκετά βιβλία κυκλοφορούν με θέμα τα πέτρινα τοξωτά γεφύρια. Τα περισσότερα περιέχουν γεφύρια από μείζονες περιφέρειες ή από όλη την Ελλάδα. Ορισμένα είναι αξιόλογες ερευνητικές εργασίες που αξίζουν κάθε έπαινο. Άλλα, λιγότερο ερευνητικά και περισσότερο εικαστικά, εξ ίσου όμως χρήσιμα, είναι εξαιρετικές φωτογραφικές εκδόσεις, κάποιες μνημειακές, στις οποίες απεικονίζονται ασπρόμαυρα ή χρωματιστά τα θολωτά λιθογέφυρα. Ωφέλιμες και τερπνές είναι και όσες εκδόσεις θωρούν τα αψιδωτά γεφύρια με λαογραφική και μυθιστορική οπτική. Θαυμάζω και ζηλεύω όλους αυτούς που τόλμησαν και έκαναν ένα τέτοιο ερευνητικό και εκδοτικό εγχείρημα, γιατί διασώζουν στοιχεία για ένα υλικό δημιούργημα του πολιτισμού μας, τα θολογυριστά λιθογέφυρα, τα οποία ο εποχούμενος πλέον άνθρωπος και η σύγχρονη δομική τεχνολογία παραμέρισε πλήρως. Χάρη στη δική τους σωστική εργασία και εγρήγορση, θα βλέπουμε την εικόνα τους επί πολλά έτη ακόμη.

Ίσως, μετά από πολλές δεκαετίες, να μην υπάρχουν πετρογέφυρες, αφού εδώ και ένα αιώνα άρχισαν να γίνονται σταδιακά αχρειαστές στη μηχανόβια κοινωνία μας. Η διατήρηση όσων υπάρχουν επαφίεται πλέον στο ενδιαφέρον και τις δράσεις του κοινωνικού συνόλου (κράτος και ιδιώτες), μόνον ως πολιτιστικών αγαθών των πρότερων αιώνων και ως αντίδωρο στην αιθέρια ομορφιά τους, την ευτεχνία και ευαισθησία του λαϊκού μάστορα και την πολύχρονη προσφορά τους στην εξυπηρέτηση των προγόνων.

Στην επαρχία Κόνιτσας, στην οποία υπάγονται και τα ξακουστά Μαστοροχώρια της, υπήρχαν άλλοτε αρκετά τέτοια πετρογέφυρα. Μερικά διασώζονται ακόμη. Κάποια εμπεριέχονται στις εκδόσεις που αναφέρω πιο πάνω, ενώ άρθρα μου για ένα εξ αυτών έχουν ήδη προδημοσιευτεί σε τοπικά έντυπα. Δεν υπάρχει, όμως, μια ολοκληρωμένη έκδοση που να περιέχει μόνο τα δικά της πετρογέφυρα και να τα ερευνά ενδελεχώς, τόσο ιστορικά και λαογραφικά, όσο και κυρίως τεχνικά. Το τελευταίο έχει ιδιαίτερη βαρύτητα, διότι τα Μαστοροχώρια της Κόνιτσας ήσαν η κοιτίδα των «κουδαραίων», δηλ. των πετράδων Ηπειρωτών χτιστών που έφτιαχναν αυτές τις θολογυριστές γέφυρες, και τα μελετώμενα εδώ γεφύρια βρίσκονται μέσα στον δικό τους χώρο.

Το κενό αυτό προσπαθεί να καλύψει η παρούσα έκδοση, όσο μπορεί και με όση γνώση έχει, χωρίς να θεωρεί ότι εξαντλεί το θέμα. Έκρινα αναγκαίο και σκόπιμο, για την πληρότητα της καταγραφής, όσα στοιχεία και απόψεις βρήκα μέχρι τώρα για τα γεφύρια της επαρχίας, είτε από προσωπική έρευνα, είτε διάσπαρτα σε πρότερες γραφές τρίτων, να τα συγκεντρώσω σε τούτο το βιβλίο και, αφού τεθούν στη βάσα-

νο της ορθολογικής κριτικής, να γίνουν κτήμα όσων ενδιαφέρονται, κυρίως των συμπατριωτών μου πετράδων Μαστοροχωριτών, έχοντας πάντα υπόψη ότι “nihil in literis parvum”, τουτέστιν «ουδέν εν ταις γραφαίς σμικρόν». Συμπεριέλαβα εδώ όσα θολωτά γεφύρια υπάρχουν τώρα και έχουν άνοιγμα τόξου μεγαλύτερο από 4,00 μ, καθώς και όσα θυμούνταν οι υπέργρηροι συντοπίτες μας ότι υπήρχαν ή είχαν ακούσει γι' αυτά. Σε κάποια εξ αυτών διασώζονται ακόμη υπολείμματα των ερειπωμένων βάθρων τους.

Ως προς τη διάταξη της ύλης, προτίμησα να γίνει καταχώριση κατά αλφαβητική τάξη της νέας ονομασίας των χωριών στη χωρική δικαιοδοσία των οποίων υπάγονται οι γέφυρες, η οποία ονομασία αναγράφεται στο πάνω περιθώριο κάθε σελίδας μαζί με τον κωδικό αριθμό της γέφυρας. Εάν κάποιο χωριό έχει περισσότερες της μιας γέφυρες, αυτές καταχωρούνται η μία κατόπιν της άλλης, ομοίως κατά αλφαβητική σειρά της ονομασίας τους, στις σελίδες που αφορούν το χωριό αυτό, π.χ. το χωριό Καστάνιανη στο οποίο ανήκουν 5 γέφυρες. Για κάθε γέφυρα γράφτηκε ένα κείμενο, αποκαλούμενο «άρθρο», που είναι αυτοτελές, αριθμημένο με έναν κωδικό και συνοδεύεται από τις δικές του σημειώσεις και φωτογραφίες. Πιστεύω ότι έτσι είναι ευχερέστερη η εύρεση στο παρόν βιβλίο όποιας γέφυρας αναζητήσει κάποιος και πιο εύκολη η παραπομπή από το ένα άρθρο στο άλλο.

Προσθέτω ότι το παρόν βιβλίο έχει και μια επετειακή διάσταση. Τυπώθηκε ακριβώς 300 χρόνια μετά την πρώτη ανέγερση το **1717** της αρχαιότερης από τις υπάρχουσες τοξωτές πετρογέφυρες της επαρχίας Κόνιτσας, της «γέφυρας Κάντσικου» (τώρα Δροσοπηγή), που έτυχε να είναι η γενέτειρά μου, η οποία είναι πλέον η μοναδική σε όλο το μήκος της κύριας κοίτης του Σαραντάπορου.

Είναι βέβαιο ότι τούτο δω το βιβλίο θα φανεί χρήσιμο σε πολλούς, προ πάντων στους «αεί πυνθανομένους» μελετητές. Ίσως κάποιοι, με εφελτήριο τούτη την έκδοση και τα στοιχεία της, προχωρήσουν παραπέρα την έρευνα, διορθώνοντας ενδεχομένως, με βάση άγνωστα τώρα σε μένα πειστήρια, κάποια καταγεγραμμένα εδώ πορίσματα και κριτικές απόψεις μου, πολλώ δε μάλλον που μερικά εξ αυτών είναι ασύμβατα προς ήδη καθιερωμένες παραδόσεις. Είθε να συμβεί! Κανείς, άλλωστε, δεν κατέχει την απόλυτη αλήθεια και ουδείς γνωρίζει τι μπορεί να αποκαλύψει μελλοντικά η πάντα απρόβλεπτη έρευνα.

Τέλος, θεωρώ υποχρέωσή μου να ευχαριστήσω όλους όσους μου χορήγησαν στοιχεία, υλικό και φωτογραφίες, οι οποίοι ονομαστικώς αναφέρονται στις σημειώσεις των επί μέρους άρθρων.

Αθήνα, 2017
Θ. Β. Ζ.

Εισαγωγή

Η σύγχρονη επιστήμη των συγκοινωνιών ορίζει ότι **γέφυρα** [Λατ. pons/pontis | Αλβ. urë | παλ. Σλ. mostj | Τουρκ. köprü] είναι κάθε κατασκευή που έχει σκοπό την εξασφάλιση της συνέχειας μιας γραμμής επικοινωνίας [π.χ. πεζόδρομου, αμαξιτής οδού, σιδηρόδρομου, κ.λπ.] πάνω από ένα φυσικό ή τεχνητό εμπόδιο [π.χ. ποτάμια, υδάτινες επιφάνειες, κοιλάδες, χαράδρες | σιδηροδρομικές γραμμές, οδικές αρτηρίες, κ.λπ.]. Το αυτό ισχύει από την εποχή του πρωτανθρώπου, με τη διασαφήνιση ότι η γραμμή επικοινωνίας, επί χιλιετίες, ήταν η «*τρίβος*», δηλ. η πατημένη ατραπός, άλλως ημιονική οδός, και τα εμπόδια ήσαν οι αδιάβατοι ποταμοί και τα βαθιά φαράγγια.

Ο άνθρωπος, γέννημα της φύσης και αυτός, εξελίχθηκε στο διάβα των αιώνων και άλλαξαν οι αρχικές πνευματικές του υποστάσεις. Τούτο το συνεχώς εξελισσόμενο νοήμον όν, το φοβερότερο πάνω στον πλανήτη μας, κατόρθωσε σταδιακά να ζεύξει όποιο εμπόδιο περιόριζε την επικοινωνία του με τον όμοιό του σε κάθε έναντι όχθη. Ενοποιώντας τον χώρο, μπόρεσε να έλθει σε επαφή και να γνωρίσει τους έναντι και τα εκεί πράγματα. Αναμίχθηκαν βιολογικά οι ετερόχθονες και γεννήθηκαν νέες φυλές. Τα πλεονάζοντα προϊόντα των μεν, φυσικά ή εκ της εργασίας, έφθαναν στους απέναντι άλλους και αντίστροφα. Συν τω χρόνω, πήρε μπρος και ξεκίνησε η πορεία του κοινού οργανωμένου βίου, της κοινωνίας. Μέσα σ' αυτήν εκκολάφθηκε ο πολιτισμός, που με τη σειρά του γέννησε την έννομη τάξη, τη γνώση, τις τέχνες και την τεχνική. Με αυτά εφοδιασμένος και συνεχώς προοδεύοντας, έγινε ικανός να γεφυρώνει τεράστια ανοίγματα πλέον. Η πρωταρχική ζεύξη μήκους ολίγων μέτρων με επιμήκεις κορμούς δένδρων, [*περατζάνα* ή *λιάσσα* την ονομάζουν στα Μαστοροχώρια], έφτασε στις μέρες μας να μετεξελιχθεί σε τεράστια κρεμαστή γέφυρα με μήκος κάποιων χιλιομέτρων, τόσο μεγάλη, ώστε και ο ίδιος εξίσταται και αυτοθαυμάζεται για τις δυνατότητες που ανέπτυξε.

Γνωστικό δημιούργημα του έλλογου ανθρώπου είναι και το **τόξο**, (άλλως **θόλος**, **αψίδα**, **καμάρα**), αρχιτεκτονικό στοιχείο όχι εύκολο στην υλοποίησή του. Γεωμετρικά, το αντέγραψε από τον θεϊκό ουράνιο θόλο που συμμετρικά γεφυρώνει τα αντικριστά σημεία του ορίζοντα. Η ίριδα, το πολύχρωμο δοξάρι, ήταν το πρώτο αντίβολο που χρησιμοποίησε. Προσάρμοσε τα μεγέθη στα ανθρώπινα μέτρα και προσπάθησε να μιμηθεί το σχήμα στις κατασκευές. Όσο μεγάλωνε το άνοιγμά του τόσο πιο δύσκολο ήταν να το στήσει. Το διαθέσιμο φυσικό υλικό, οι άφθαρτοι λίθοι, δεν κρατιούνταν από μόνοι τους σε καμπύλη λιθοστοιχία. Παρατηρώντας τη φύση και μηχανευόμενος, δεν άργησε να επινοήσει και να αναπτύξει την τεχνική του ξυλοτύπου, από τους προϊστορικούς χρόνους ακόμη. Για να συγκρατήσει τους αψι-

δολίθους στη θέση τους, έφτιαχνε πρώτα ξύλινη την αψίδα και πάνω της αράδιαζε τους λίθους, αρχικά εφαρμοστά μεταξύ τους και υστερότερα με κονίαμα στους αρμούς. Με την αφαίρεση του ξυλοτύπου, οι αψιδόλιθοι, ωθούμενοι προς τα κάτω από τη γήινη βαρύτητα και το βάρος της όποιας επιδομής, συσφίγγονται μεταξύ τους και αυτοσυγκρατούνται στη θέση τους, δημιουργώντας το ενιαίο και μετέωρο τόξο.

Αυτή η αιθέρια αψίδα είναι μια έξυπνη κατασκευή που εφάρμοσαν συχνά οι άνθρωποι, για να γεφυρώνουν τα φυσικά εμπόδια που τους χώριζαν ή για τη ζεύξη των ανοιγμάτων στα κτίσματά τους. Το τόξο το συναντάμε σε Ανατολή και Δύση, σε όλους τους αρχαίους λαούς, από τους Βαβυλωνίους μέχρι Αιγύπτιους, Έλληνες, Ρωμαίους, τους Βυζαντινούς και τους Ευρωπαίους του μεσαίωνα, τους Οθωμανούς. Όλοι τους το έφτιαχναν και πρόσθεταν το κάτι τι στην τεχνική της κατασκευής του. Εκείνοι, όμως, που έκαναν εκτεταμένη χρήση του σε κάθε είδος κατασκευές, αντικαθιστώντας συχνά τον φυσικό λίθο με την φτιαχτή οπτόπλινθο, ήσαν οι Ρωμαίοι. Έχτισαν αμέτρητες μικρές και μεγάλες αψιδωτές κατασκευές, σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της απέραντης αυτοκρατορίας τους, πολλές από τις οποίες σώζονται ακόμη, ερειπωμένες πλέον. Αναδείχτηκαν σε μεγάλους μηχανικούς και κατασκευαστές και έτσι καταχωρήθηκαν στην ιστορία. Τα γιγαντιαία έργα τους είναι και τώρα άξια θαυμασμού, αν και υστερούν στον αισθητικό τομέα, αφού το γιγάντιο σπάνια είναι τερπνό και ωραίο. Δούλευαν κυρίως το ημικυκλικό τόξο, στο οποίο και εξειδικεύτηκαν, σε σημείο που αυτό το τόξο να ονομάζεται από πολλούς «ρωμαϊκό». Στο χώρο της επαρχίας Κόνιτσας, τα περισσότερα γεφύρια έχουν τόξο ημικυκλικό ή κυκλικό τμήμα, χωρίς να λείπουν και οι εξαιρέσεις από αυτόν τον κανόνα. Το προτιμούσαν οι πρωτομάστορες, για την ευκολία της χάραξής του και την διαχρονικά αποδεδειγμένη φέρουσα ικανότητά του.

Η μακραίωνη πείρα έδειξε και η σύγχρονη επιστήμη της «Δομικής Στατικής» επιβεβαίωσε ότι το παραβολικό τόξο είναι πιο στέρεο. Αυτό υπόκειται ελάχιστα σε κάμψη και μεταφέρει καλύτερα τις εσωτερικές τάσεις από αψιδόλιθο σε αψιδόλιθο μέχρι τη θεμελίωση. Σε περίπτωση, μάλιστα, ομοιόμορφης επιφόρτισης δεν κάμπτεται καθόλου. Εφαρμόστηκε αρχικά στην Εγγύς Ανατολή, με την ελαφρώς οξυκόρυφη μορφή του, και από εκεί μεταφέρθηκε στη Δύση. Στην επαρχία Κόνιτσας τέτοιο τόξο έχει η «γέφυρα Κάντσικου» (1717), η παλιότερη από τις σωζόμενες. Και η σχοινοειδής ή αλυσσοειδής καμπύλη, δηλ. αυτή που σχηματίζει ένα σχοινί ή μια αλυσίδα όταν ελεύθερα κρεμασθεί από δυο σημεία, δίδει τόξα παρόμοια με τα παραβολικά. Και τέτοια, που είναι πρακτικά πιο εύκολο να σχεδιαστούν σε πραγματική κλίμακα, μπορούν να είναι τα ελαφρώς οξυκόρυφα τόξα των γεφυρών. Προσθέτω ότι και δυο συμμετρικά τμήματα κυκλικού τόξου, συναρμοσμένα στην κορυφή της γέφυρας με την κατάλληλη γωνία, δύνανται να σχηματίσουν ελαφρώς οξυκόρυφη αψίδα.

Όταν η κοίτη είναι αβαθής με ομαλές όχθες, τα ημικυκλικά τόξα και τα ακόμη

υψηλότερα οξυκόρυφα δεν μπορούν να εφαρμοστούν, διότι η κορυφή ανέρχεται σε μεγάλη στάθμη και το κατάστρωμα προκύπτει έντονα επικλινές προς τις όχθες, γεγονός αποτρεπτικό για τους ανθρώπους και απαγορευτικό για τα υποζύγια. Σ' αυτή την περίπτωση εφαρμόζονται τα χαμηλωμένα τόξα, τα λεγόμενα και **αμπασωτά**. Γεωμετρικά είναι, είτε τμήμα κύκλου μεγάλης διαμέτρου με λόγο χορδής προς βέλος μεγαλύτερο του 2, είτε έλλειψη [κύκλο με δυο κέντρα την ονόμαζαν οι γεφυροποιοί] με λόγο μεγάλου άξονα προς μικρό ημιάξονα ομοίως υπέρτερο του 2. Οι πρωτομάστορες γεφυράδες τα απόφευγαν όσο μπορούσαν, γιατί η πολύχρονη εμπειρία είχε δείξει ότι αυτά ήσαν επιρρεπή σε πτώση. Και είναι αληθές αυτό, όπως απέδειξε η σύγχρονη «Δομική Στατική», διότι στο μη ομογενές λίθινο τόξο, αποτελούμενο από τους εν σειρά διακεκριμένους αψιδόλιθους, αναπτύσσεται κάμψη, όπως δεν πρέπει, και οι οριζόντιες ωθήσεις στα ακρόβαθρα είναι υπέρ το δέον μεγάλες. Πρωτοπόροι ήσαν όσοι πρωτομάστορες τολμούσαν να τις στήσουν, καθώς διακινδύνευαν την τύχη τους και έπαιζαν με την ύστερη κακωνυμία τους. Σε περίπτωση, όμως, επιτυχίας, απολάμβαναν την αναγνώριση των ομότεχνών τους και τη δόξα της υστεροφημίας τους. Μια τέτοια χαμηλωμένη γεφύρωση στην επαρχία Κόνιτσας, που επανειλημμένα χτιζόταν και έπεφτε, είναι η «γέφυρα Κλειδωνιάς» στον Βοϊδομάτη ποταμό.

Στη γεφυροποιία, που έμμεσα αποτελεί και θέμα τούτου του βιβλίου, τα τόξα χρησιμοποιήθηκαν από τους αρχαίους χρόνους, όπως προέγραψα. Πρώτα για μικρού ανοίγματος γεφυρώσεις. Υστερότερα το άνοιγμα όλο και μεγάλωνε. Ελάχιστα και σποράδην σώζονται πλέον, γιατί και αυτά δεν είναι άφθορα στο χρόνο, έχουν ένα πεπερασμένο όριο ζωής, έστω και αν είναι πολυχρόνιο. Στην επαρχία Κόνιτσας δεν υπάρχουν αρχαία γεφύρια, ούτε και σώζονται ως ερείπια. Ίσως, μόνον στα Μεσογέφυρα, εκεί όπου σμίγουν οι ποταμοί Αώος, Σαραντάπορος και Βοϊδομάτης, να έγινε αρχαιόθεν γεφύρωση του Αώου, λόγω της στρατηγικής σημασίας της θέσης και της ασύγκριτης σπουδαιότητάς της στις επικοινωνίες. Τα υπολείμματα, όμως, των εκεί γκρεμισμένων γεφυριών, και όπου αλλού υπάρχουν, δεν περιέχουν δομικά στοιχεία αρχαία, ούτε καν βυζαντινά, και ας γράφουν ένιοι Ηπειρώτες λόγιοι ότι είναι βυζαντινά, σύμφωνα με μια, όμως παραδόξως, υπερχιλιετή(;;) παράδοση. Όλες οι θολωτές γέφυρες της επαρχίας, οι υπάρχουσες και όσες θυμούνται οι γηγενείς, είναι κτίσματα των ύστερων χρόνων της τουρκοκρατίας, με αρχαιότερη από τις υπαρκτές τη «γέφυρα Κάντσικου» που χτίστηκε το **1717**, κατά την εντοιχισμένη επιγραφή της. Κατ' ανάγκη, και η έρευνα σε τούτο δω το βιβλίο σ' αυτήν την ιστορική περίοδο θα εστιαστεί, στην οποία ανήκει και η περίοδος της μακροχρόνιας ηγεμονίας (π. 1788-1822) του Αλή πασά. Και η μικρή γέφυρα στη θέση «Δέμα» της Οστανίτσας (τώρα Αηδονοχώρι), παρόλη την επίσημη σήμανσή της ως «Μεσαιωνική γέφυρα», είναι νεότερο κτίσμα, όπως δείχνει η δομική τεχνοτροπία και το άνοιγμά της των 3,00 μ, που είναι ακριβές πολλαπλάσιο της νέας μονάδας μήκους, του «μέτρου», καθώς και το μεγάλο φάρδος του, περί τα 6,50 μ έως 6,70 μ, σύνηθες πλάτος των δίστιβων αμαξιτών οδών στο πρόσφατο παρελθόν, σαφώς ασυμβίβαστο με τις στενές, ορεινές, ημιονικές οδούς του μεσαίωνα.

Η κατασκευή μιας γέφυρας επιβάλλεται από τις επικοινωνιακές ανάγκες των ανθρώπων ενός τόπου και από το ανάγλυφό του. Σε μέρη επικλινή και ορεινά, με βαθιές χαράδρες, κατεβατά ρέματα και ορμητικά ποτάμια, όπως τα Μαστοροχώρια της Κόνιτσας και όχι μόνον, πάντα προέκυπτε η αδήριτη ανάγκη να γίνει κάποια μικρή ή μεγάλη γέφυρα, για να επικοινωνούν με ασφάλεια οι άνθρωποι και να εξυπηρετούν τις κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες τους. Η κατασκευή της ήταν και είναι σύνθετη και πολυδάπανη διεργασία. Μέχρι την καθιέρωση του σκυροδέματος στην Ήπειρο, περί το 1920/30, ως νέου υλικού κατασκευής του φορέα τους, αυτές γίνονταν θολογυριστές και λιθόκτιστες. Τα τόξα, είτε κυκλικά τμήματα, είτε οξυκόρυφα, μπορούσαν να ζεύξουν μεγάλα ή μικρά ανοίγματα με πλήρη ασφάλεια, την οποία επαυξάνει διαχρονικά το εύτεχνο της δόμησης και το σχεδόν άφθαρτο των λιθοδομημένων στοιχείων της γέφυρας. Γι' αυτό, όλες σχεδόν οι παλιές πετρογέφυρες είναι θολωτές. Έγιναν και γέφυρες που είχαν κατακόρυφα λίθινα βάθρα/στήλες και οριζόντια φέροντα στοιχεία από ξυλοδοκούς. Αυτές δεν είχαν μεγάλη διάρκεια ζωής και απαιτούσαν διαρκή συντήρηση, λόγω του μη ανθεκτικού στο χρόνο και στις καιρικές συνθήκες ξύλινου φορέα, και πάντα γινόταν προσπάθεια να ξανακτισθούν ως τοξωτές. Τρανό παράδειγμα αποτελεί η ξύλινη «γέφυρα Κόνιτσας» στον Αώο που υπήρχε το 1850, η οποία ξανακτίστηκε εκ βάθρων τοξωτή το 1869/70 και υπάρχει ακόμη, θαυμαζόμενη απ' όλους.

Για την ανέγερση μιας γέφυρας απαιτείται να είναι διαθέσιμη και η σχετική τεχνογνωσία, σε συνάρτηση με το υλικό δόμησής της, εν προκειμένω την πέτρα. Στα Μαστοροχώρια της επαρχίας Κόνιτσας, κυρίως στα μεγάλα χωριά Βούρμπιανη, Πυρσόγιαννη, Καστάνιανη, υπήρχε αποδεδειγμένως, κατά τον 18^ο και 19^ο αιώνα, αυτή η τεχνογνωσία, αφού είχαν πολλούς, ικανούς και έμπειρους πετράδες χτίστες, μεταξύ των οποίων και κάποιους ικανότατους γεφυροποιούς. Οι τελευταίοι, εφοδιασμένοι με την τεχνική εμπειρία των προγόνων και τη δική τους γνώση και ικανότητα, έφτιαξαν γεφύρια με τόξα γερά, σαν την πέτρα που με τόση ευχέρεια δούλευαν. Σε εποχές που σπουδαγμένοι μηχανικοί δεν υπήρχαν και η επιστήμη της «Δομικής Μηχανικής» ήταν ανύπαρκτη ή στα σπάργανά της, αυτοί οι γεφυράδες πρωτομάστορες, στο έπακρον τολμηροί και ρηξικέλευθοι, κάλυψαν με επιτυχία μια κοινωνική ανάγκη, τη γεφύρωση των ποταμών για την επικοινωνία των ανθρώπων και τη μεταγωγή των προϊόντων. Μερικές από αυτές τις γέφυρες υπάρχουν ακόμη και τους τιμούν. Πέραν του ότι είναι αξιοθαύμαστα χειροτεχνήματα με τεράστια πολιτιστική βαρύτητα, αποτελούν και ένα ανεξάντλητο καταπίστευμα της τωρινής κοινωνίας, που τροφοδότησε και διεγείρει τη δημιουργικότητα του σύγχρονου ανθρώπου.

Η κατασκευή των γεφυρών έχει και τη χρηματική της διάσταση, επειδή «... άνευ τούτων ουδέν έστι γενέσθαι των δεόντων». Και είναι έργα πολυδάπανα. Απαιτούνται μεγάλες ποσότητες υλικών, όπως λίθοι, κονίαμα και ξύλα για τον ξυλότυπο και τα ικριώματα. Τα μεροκάματα, τεχνικά και εργατικά, ήσαν εξ ίσου πολλά και ιδιαίτερα κοπιαστικά. Κατά την εποχή που εξετάζουμε, δηλ. την ύστερη τουρκοκρατία, δύ-

σκολα ένα χωριό μπορούσε να αντέξει το βάρος αυτής της δαπάνης, καθώς ταυτόχρονα έπρεπε να πληρώνει τους δυσβάστακτους φόρους προς την οθωμανική Αρχή και τα κάθε είδος άλλα δοσίματα προς τον μητροπολίτη και τους ανέλεγκτους μπέηδες και ληστές. Γι' αυτό, τις γέφυρες συνήθως τις χρηματοδοτούσαν πρόσωπα με μεγάλη οικονομική επιφάνεια, όπως πασάδες, κραταιοί Οθωμανοί, ισχυροί τιμαριούχοι μπέηδες και ευκατάστατοι άρχοντες. Σπανίως, κάποιος μεγαλοδεσπότης έβαζε το χέρι στα βαλάντιά του. Συχνά, και με τις χορηγίες αρκετών εχούμενων προσώπων ή και πολλών χωριών συγκεντρώνονταν τα απαραίτητα χρήματα. Και όταν αυτά δεν επαρκούσαν, οι κάτοικοι συνέδραμαν από κοινού, με προσωπική εργασία, στην ολοκλήρωση του έργου.

Στους σημαντικούς ημιονικούς δρόμους, υστερότερα και στους αμαξιτούς, που συνέδεαν τις πρωτεύουσες των διοικητικών περιφερειών (βιλαέτια), ή αυτές με τις έδρες των επαρχιών (καζάδες), το τότε οθωμανικό Κράτος θαμά συμμετείχε, μερικώς ή ολικώς και κατά περίπτωση, στη χρηματοδότηση των γεφυρών, γιατί ήσαν αναγκαίες στον στρατιωτικό και διοικητικό έλεγχο της επικράτειας. Και όταν δεν επαρκούσαν τα χρήματα, ασκούσε την επιρροή της εξουσίας του και επέβαλε στους τοπικούς άρχοντες και έχοντες να γίνουν χορηγοί, ενώ μέχρι το 1876 υποχέωνε όλους τους ικανούς άνδρες των χωριών σε ετήσια αγγαρεία (προσωπική εργασία). Και οι κατά τόπους Αρχές των επαρχιών (καϊμακάμηδες) ανάλογα ενεργούσαν, τουλάχιστον για τις γέφυρες που ήσαν κοντά στην έδρα τους. Κάπως έτσι συνέβη και με τη χρηματοδότηση των εξοδικών γεφυρών από την πόλη της Κόνιτσας, ήτοι της Τοπόλιτσας (1869/70), του Αώου (1869/70) και της Μπούσης (1893).

Όταν με επιτυχία στηνόταν μια γέφυρα, όλοι μακάριζαν και ευλογούσαν τον χορηγό που έδωσε τα χρήματα. Και για να είναι διαχρονική αυτή η ευφημία, ονομάτιζαν, κατά κανόνα, τη γέφυρα με το όνομά του, τιμής ένεκεν. Στον αρχιτέκτονα γεφυροποιό που έχτιζε το γεφύρι δεν απέδιδαν τέτοια τιμή. Τον καιρό εκείνο, η χειρωνακτική εργασία του τέκτονα θεώρούνταν κατώτερη και ανάξια τιμής. Μόνο σε διακεκριμένες περιπτώσεις ονόμαζαν τις γέφυρες με το όνομά του. Και τέτοιες ήσαν οι επικίνδυνες, λόγω θέσης, και δύσκολες, λόγω μορφής και μεγέθους, γεφυρώσεις, που παράτολμα έφτιαχνε μόνο αυτός ο ένας πρωτομάστορας, ενώ άλλοι πριν απ' αυτόν απέτυχαν. Η μοναδικότητα αυτού του κατορθώματος εντυπωσίαζε και φάνταζε σπουδαιότερη από τις χρηματικές χορηγίες των όποιων δωρητών. Επόμενο ήταν να την ονομάσουν με το όνομα αυτού του πρωτομάστορα και όχι του χορηγού. Και όταν κάποια γέφυρα έπεφτε ή συνέβαινε κάποιο δυστύχημα με τον γεφυροποιό πρωτομάστορα, αυτή έπαιρνε το όνομά του, επειδή τη σφράγιζε η τραγικότητα των συμβάντων. Σε κάθε άλλη περίπτωση η γέφυρα ονοματιζόταν από τον ποταμό ή τον οικισμό ή την τοποθεσία στην οποία ανεγειρόταν.

Οι θολογυριστές αυτές λιθογέφυρες, όσες στέκουν ακόμα όρθιες, δημιουργήματα των αναγκών και της τεχνικής μιας αλλοτινής εποχής, μετά από την πολύχρονη εξυπηρέτηση που προσέφεραν στην κοινωνία, έγιναν απόμαχες και αποσύρθηκαν ήδη στην αφάνεια, καθώς είναι αχρειαστές στον σύγχρονο τρόπο επικοινωνίας

των ανθρώπων με κάθε είδος οχήματα. Άτυχες όσες έλαχε η χάραξη των νέων αμαξιτών οδών να τις αφήσει κατά μέρος, σε άβατο πλέον τόπο. Η φύση που τις καλωσόρισε και τις αγκάλιασε στη γέννησή τους, όταν εκείνος ο καλότεχνος λιθοξόος προσεκτικά συνταίριαζε τους τοξόλιθους, θα τις καλοδεχτεί και τώρα στα στερνά τους, όπως πράττει με όλα τα επί της γης ανθρώπινα δημιουργήματα. Με την ενεργή φροντίδα συλλόγων και μεμονωμένων ατόμων, ερευνητών και εραστών του πρότερου πολιτισμού, αντιστέκονται όσο μπορούν στη λησμονιά και τη φθορά του χρόνου, αλλά η μοίρα τους είναι προδιαγραμμένη. Πολύ πιο τυχερές, μέσα στην ταχινή μετάλλαξη των πραγμάτων, είναι αυτές που έλαχε να βρίσκονται και τώρα πάνω ή κοντά στους νέους οδικούς άξονες, γιατί, προσβάσιμες καθώς είναι, μπορούν να συντηρηθούν ευκολότερα. Όλοι οι εποχούμενοι σταματούν και τις θαυμάζουν, υποκλινόμενοι στην ευαισθησία, την τέχνη και την ικανότητα του ανώνυμου συνήθως λαϊκού πρωτομάστορα, που τις έφτιαξε απόλυτα εναρμονισμένες με τη φύση που τις περιβάλλει.

Ας ευχηθούμε να υπάρχουν για πολλές δεκαετίες ακόμα, για να τις θαυμάζουν οι επίγονοί μας, να τέρπουν τους επισκέπτες και να κεντρίζουν την πνευματική ανησυχία όσων ενδιαφέρονται, ώστε «*κάλλιον ημών*» να ερευνήσουν ό,τι σχετίζεται με αυτές και την εποχή τους. Έτσι θα συμπληρωθούν όσες ψηφίδες της ιστορίας τους λείπουν και θα μελετηθούν βαθύτερα τα ερείσματα του τωρινού πολιτισμού μας, ο οποίος δεν αυτογεννήθηκε εκ του μη όντος, αλλά αποτελεί εξέλιξη του προηγούμενου.

Αθήνα, 2017

Θ. Β. Ζ.

ΕΝΟΤΗΤΑ Α΄

Τα πετρογέφυρα

[1] Η παλιά, πέτρινη «γέφυρα Γιάτση» της Αγίας Βαρβάρας

Η «γέφυρα Γιάτση» ανήκει στο χωριό Αγία Βαρβάρα (παλιά Πλάβαλη). Γεφυρώνει το «Ποτάμι» που χωρίζει το μέρος της Αγίας Βαρβάρας από εκείνο του Αμαράντου (παλιά Ίσβορος), σε θέση πιο ανατολική από τη «γέφυρα Βολόντερου» και αρκετά κοντά στο σημείο όπου το «ρέμα Όρλας» χύνεται στο «Ποτάμι». Στο μέρος όπου είναι κτισμένη, η κοίτη έχει μικρή κλίση. Αυτό σημαίνει ότι έχουμε μεν όλη την εκ των ανάντη παροχή του ποταμού, αλλά η ροή αυτής της παροχής δεν είναι ιδιαίτερα ορμητική και τυρβώδης, στοιχεία που προφυλάσσουν τη γέφυρα. Τα αντίθετα συμβαίνουν μετά τη συμβολή με το «ρέμα Όρλας». Από εκεί και κάτω το «Ποτάμι» έχει έντονη κλίση και γίνεται πολύ ορμητικό. [Ιδέ Παράρτημα (ΠΣ-1)].

Όσον αφορά την ονομασία της, επειδή στα δυο χωριά δεν διασώζεται τοπωνυμία «Γιάτση», εκτιμώ ότι οφείλεται σε κάποιο πρόσωπο ονόματι «Γιάτσης¹».

Πρόκειται για ένα θαυμάσιο, καλοχτισμένο, μονότοξο πετρογέφυρο², απόλυτα ενταγμένο στο περιβάλλον. Το αριστερό ακρόβαθρο (προς Αμάραντο) θεμελιώνεται σε σχιστολιθικό αδιατάρακτο έδαφος και εκεί η αρχή του τόξου βρίσκεται 1,00 μ υψηλότερα από ότι στο έναντι ακρόβαθρο. Στη στάθμη αυτή το άνοιγμα του τόξου είναι ως έγγιστα 10,00 μ, το πλάτος στη στέψη είναι 2,30 μ και το ύψος της κλείδας από την κοίτη 4,10 μ. Η καμπύλη του τόξου έχει ιδιότυπη μορφή και είναι ελαφρώς **οξυκόρυφη³** στο κορυφαίο «κλειδί». Δείχνει και είναι συμμετρική συναρμογή τεσσάρων κυκλικών τμημάτων, εκ των οποίων τα δυο μεσαία τέμνονται υπό διακριτή γωνία στην κορυφή, εξού και η οξυκόρυφη όψη της. Η μορφή αυτή, λεγόμενη **τετράκεντρη**, σπάνια απαντάται στα πετρογέφυρα της Ηπείρου και φανερώνει την παλαιότητα της ανέγερσής του. Ίσως, γι' αυτόν τον λόγο, από Γάλλο ανταποκριτή, εν έτει

1. Το παρωνύμιο «Γιάτσης/Γάτσης» σημαίνει **Γιώργος** και παράγεται εκ του Γιωργάκης > Γάκης > Γάτσης/Γιάτσης, με τσιτακισμό του **Κ**. Άλλοτε, συνηθιζόταν και βεβαιωμένα υπήρχε στη Βούρμπιανη.

2. Όρα σχετικό άρθρο "Οδοιπορικό στα γεφύρια της Πλάβαλης", του Παν. Δήσιου, περ. "Κόνιτσα", τεύχ. 162/2012, σελ. 35-36.

3. Τα οξυκόρυφα τόξα γενικώς αναφέρονται ως γοτθικά (δυτικότροπα) ή ισλαμικά (ανατολίτικα). Τα «τετράκεντρα» συνήθως χαρακτηρίζονται ως ισλαμικά. Η αλήθεια είναι ότι και κατά τους βυζαντινούς χρόνους κατασκευάζονταν τέτοια. Απόδειξη είναι η γέφυρα Karapağara, κοντά στο Elaziğ της Ανατολίας, στα βάθη της Μικράς Ασίας, πέρα από τον Ευφράτη, χτισμένη όχι αργότερα από τον 6^ο μ.Χ. αιώνα, που φέρει γραμμένη πάνω στους τοξόλιθους με ελληνικά κεφαλαία γράμματα περικοπή από ψαλμό του Δαβίδ. [Ιδέ "Πέτρινα γεφύρια στην Ελλάδα", του Αργ. Πετρονώτη, Κ.Π.Ε. Κόνιτσας, Β' έκδοση, 2005, σελ. 146-147].



(Φωτ. 1-2): Η «γέφυρα Γιάτση» τον Σεπτέμβριο του 1984. Όψη ανάντης. [Πηγή: Παραχώρηση Παναγιώτη Δήσιου, εξ Αγίας Βαρβάρας].



(Φωτ. 1-3): Ανάντης όψη της «γέφυρας Γιάτση» περί το 2010. [Πηγή: Παραχώρηση Σταύρου Κούκη, εξ Αμαράντου].

1917, χαρακτηρίζεται «αλβανική», όπως πιο κάτω γράφω. Το τόξο υλοποιείται από δυο επάλληλες σειρές τοξολίθων (κύριο και βοηθητικό τόξο), χωρίς άλλα λίθινα επιθήματα, πλην των στηθαίων και των παρόχθιων κεκλιμένων προσβάσεων. Φέρει ανά αποστάσεις συσφικτικές, εγκάρσιες, μεταλλικές ράβδους (άρπες/αρπήδες στη γλώσσα των γεφυροποιών). Οι ακατέργαστοι θολίτες λίθοι του κύριου τόξου έχουν πλακοειδή μορφή με ύψος 0,60 μ, ενώ οι αντίστοιχοι του βοηθητικού τόξου έχουν ύψος 0,30 μ. Άλλη ιδιαιτερότητα που έχει είναι ότι τα καμαρολίθια (αρκάδες στη γλώσσα των κτιστών) του βοηθητικού τόξου, που έχουν το μισό ύψος από τα αντίστοιχα του κύριου τόξου, προεξέχουν περί τα 10 εκ. από την όψη του κύριου τόξου, στοιχείο που βελτιώνει περαιτέρω την αισθητική της πρόσοψης. Έχει λιθόστρωτο δάπεδο/κατάστρωμα με μικρούς αναβαθμούς (ούβιες, στη μαστόρικη ορολογία) και αμφίπλευρα κοντά στηθαία (άρκες στην κτιστική ορολογία) από παρατεταγμένους εν επαφή και πακτωμένους μονόλιθους ύψους περί τα 0,65 μ. Στην ανάντη όψη του αριστερού ακρόβαθρου υπάρχει διαμορφωμένη ορθογωνική εσοχή διαστάσεων περίπου 0,30x0,40 μ για την τοποθέτηση επιγραφής, χωρίς να υπάρχει σχετική πλάκα.

Δεν γνωρίζουμε πότε και πως κτίστηκε, ούτε και διασώθηκε από τους επιχώριους κάποια σχετική προφορική παράδοση. Η μορφολογία του, μοναδική στο χώρο της επαρχίας Κόνιτσας, δείχνει ότι είναι παμπάλαιο, όπως, άλλωστε, λέγουν και γράφουν⁴ οι χωριανοί και αποδεικνύουν οι σταλακτίτες, μήκους έως 0,15 μ, που έχουν σχηματισθεί στους θολίτες λίθους της κορυφής και στο εσωράχιο του θόλου. Εκ της ονομασίας και μόνον συμπεραίνω ότι μ' αυτήν σχετίζεται κάποιος **Γιάτσης**, δηλ. Γιώργος, είτε ως χρηματοδότης που είναι και το πιθανότερο, είτε ως πρωτομάστορας που την έφτιαξε.

Από το γεφύρι αυτό οι κάτοικοι της Αγίας Βαρβάρας (Πλάβαλης) διάβαιναν, κατά την χειμερινή περίοδο, στην απέναντι βορεινή όχθη, και από εκεί, μέσω της κοντινής «γέφυρας Όρλας», περνούσαν στην ανατολική όχθη του «Ποταμού», όπου είχαν δική τους έκταση, χωράφια και υποστατικά. Αυτό γινόταν, γιατί το «Ποτάμι», μετά την ένωσή του με το «ρέμα Όρλας», κάνει απότομη στροφή προς τα νότια και έχει μεγάλη κλίση μέχρι την εκβολή του στον Σαραντάπορο. Με την ίδια όδευση επικοινωνούσαν με το όμορο χωριό Πύργος (παλιά Στράτσιανη), και εκείθεν με τα άλλα Μαστοροχώρια.

Τον Φεβρουάριο του **1917** τη διάβηκε απόσπασμα από Σενεγαλέζους στρατιώτες/ακροβολιστές των γαλλικών αποικιακών δυνάμεων, όπως γράφει⁵ η παρισινή

4. Όρα βιβλίο "Ό,τι θυμάμαι", του εκ Πλάβαλης Επαμ. Κοκοβέ, Ιωάννινα 2010, σελ. 51, όπου γράφεται: «Πότε κτίστηκαν τα πέτρινα αυτά γεφύρια δεν υπάρχουν στοιχεία, πιθανολογείται ότι έχουν κτισθεί στα μέσα του 18^{ου} (το σωστό είναι 19^{ου}) αιώνα, μετά την καταστροφή του χωριού μας από τους Τούρκους (έγινε το 1801). Μπορεί μερικά να έχουν κτισθεί και πριν το 1800.».

5. Ιδέ λεπτομερή αναδημοσίευση σχετικού αποσπάσματος στο περ. "Καντσιώτικα", τεύχ. 22/2015, σελ. 5-9, επιμελούμενο από τον Θωμά Β. Ζιώγα, στο άρθρο "Οδοιπορικό Γάλλων στο Σαραντάπορο - Φεβρουάριος του 1917".



(Φωτ. 1-1): Η «γέφυρα Γιάτση» το 1917. Όψη ανάντης. Σενεγαλέζοι ακροβολιστές του γαλλικού στρατού διαβαίνουν τη γέφυρα. [Πηγή: Γαλλική εφημερίδα L'illustration, 17-03-1917].

εφημερίδα L'illustration στο φύλλο της 17-03-1917, η οποία δημοσιεύει και σχετική φωτογραφία. Η λεζάντα της φωτογραφίας γράφει σε μετάφραση εκ της γαλλικής: «Το караβάνι, στο οποίο συμμετείχε ο ειδικός απεσταλμένος της L'illustration και η ακολουθία του από Σενεγαλέζους, πάνω σε μια αλβανική⁶ γέφυρα, πάνω σε γαϊδούρια, μεταξύ Ιζβόρου και Καστάνιανης».

Στο κείμενο αναφέρεται ότι πέρασαν και από τις άλλες μικρές γέφυρες πάνω από το «Πότάμι» χωρίς να ονοματίζονται. Ιδού το σχετικό απόσπασμα σε μετάφραση: «[Στον Ιζβορο] Η φάλαγγα ανασχηματίζεται, προχωρεί με ελιγμούς κατά μήκος των βουνών, κατεβαίνει πλαγιές κατακόρυφες, περνάει μικρές αλβανικές γέφυρες πάνω σε ζώα, και μετά από πολλές ώρες φθάνει στη γέφυρα της Στράτσιανης απ' όπου οι ακροβολιστές και ο διοικητής τους συνεχίζουν για την Πρισόγιανη, ενώ εμείς περνάμε τον Σαραντάπορο, κατευθυνόμενοι προς την Καστάνιανη.».

6. Ο χαρακτηρισμός της γέφυρας ως «αλβανική» προφανώς σχετίζεται με την ιδιόμορφη καμπύλη του τόξου. Παρόμοιας μορφής γέφυρες θα είδε ο Γάλλος ανταποκριτής στην Αλβανία και την χαρακτηρίζει έτσι. | Ιδέ και σημείωση 3. | Σημειώνω εδώ ότι η φωτογραφία στο περ. "Κόνιτσα", τεύχ. 57/1994, σελ. 534, δείχνει βεβαιότατα τη «γέφυρα Γιάτση» και όχι τη «γέφυρα Όρλας», όπως εσφαλμένα γράφεται στον υπογραμμό της.

[2] Η πέτρινη, παλιά «γέφυρα Όρλας» της Αγίας Βαρβάρας

Είναι μια μονότοξη πετρογέφυρα πάνω από το «λάκκο/ρέμα της Όρλας¹», στη χαμηλή κοιτή του, σχετικά κοντά στην ένωσή του με το «Ποτάμι». Το ρέμα αυτό, φυσικό όριο με την έκταση του χωριού Πύργος (τέως Στράτσιανη), ξεκινάει περίπου από το εξωκλήσι «Άι Γιάννης» του Αμάραντου (τέως Ίσβορος) και έχει μεγάλη λεκάνη απορροής, τόση που το χειμώνα με βουητό κατεβάζει πολύ και ορμητικό νερό, [όρα Παράρτημα (ΠΣ-1)]. Τόση είναι η ορμή και η μεγάλη παροχή του «λάκκου Όρλας», ώστε, από χρόνια τώρα, παρέκαμψε το γεφύρι και διάνοιξε νέα παράπλευρη γραμμή ροής, αφήνοντας το γεφύρι εκτός κοίτης. Γι' αυτό, άλλωστε, και γεφυρώθηκε, για να μπορούν με ασφάλεια να περνούν όσοι είχαν κτήματα και υποστατικά ανατολικά από το «Ποτάμι», κυρίως οι κάτοικοι του χωριού Αγία Βαρβάρα (τέως Πλάβαλη) στην οποία και ανήκει, αφού είχε άμεση οδική ανταπόκριση με τη δική τους πλησιόχωρη «γέφυρα Γιάτση». Μέσω αυτών των γεφυριών ο Αμάραντος (τέως Ίσβορος) και η Αγία Βαρβάρα (τέως Πλάβαλη) επικοινωνούσαν, κατά τη χειμερινή περίοδο, με το γειτονικό χωριό Πύργος (παλιά Στράτσιανη) και τα επέκεινα άλλα Μαστοροχώρια.

Η γεφύρωση² υλοποιήθηκε με μια χαμηλωμένη αψίδα, που δείχνει πως είναι ένα τμήμα κυκλικού τόξου μεγάλης διαμέτρου, ώστε να μην προκύψει υψηλό το γεφύρι στην κλείδα του και να είναι παράλληλα αρμονικά ενταγμένο στο περιβάλλον. Το άνοιγμα (χορδή) του τόξου είναι περί τα 9,50 μ, το ύψος του (βέλος) περί τα 2,75 μ, ενώ το πλάτος της στέψης είναι 2,30 μ. Είναι χαμηλωμένο τόξο (αμπασωτό στην ορολογία των γεφυράδων), επειδή ο λόγος άνοιγμα προς βέλος είναι περίπου 3,50, δηλ. πολύ μεγαλύτερος του 2,00 που αντιστοιχεί στο ημικύκλιο, γι' αυτό, άλλωστε, δεν έχει και «κλειδί» στην κορυφή του. Το τόξο αυτό διασώζεται ακόμη, γιατί είναι δομημένο με μεγάλους θολίτες λίθους (αρκάδες στην ορολογία των γεφυροποιών), ύψους περί τα 0,60 μ, άψογα συναρμοσμένους μεταξύ τους. Στις κατασκευές πρόσβασης από τις δυο όχθες, που έχουν μερικώς καταπέσει, είναι ακόμη διακριτή και

1. «Όρλα: Η τοπωνυμία τούτη, σλάβικης προέλευσης, ερμηνεύεται ως «Αετίνα | Αετός», από το παλ. Σλ. *orjla* (= η αετός, αετομάνα, αετίνα) > Βουλγ. *orle* (= αετόπουλο) και *orlica* (= αετίνα). Φαίνεται πως εκεί φώλιαζαν αετοί. Γνωστό και ομοίωσμο είναι το βουνό «Όρλιακας» στο νομό Γρεβενών». [Αντιγραφή από το βιβλίο «Τοπωνύμια και Οικωνύμια των Μαστοροχωρίων της Κόνιτσας», του Θωμά Β. Ζιώγα, Αθήνα 2013, σελ. 146].

2. Όρα σχετικό άρθρο «Οδοιπορικό στα γεφύρια της Πλάβαλης», του Παν. Δήσιου, περ. «Κόνιτσα», τεύχ. 162/2012, σελ. 36-37.



(Φωτ. 2-1): Η «γέφυρα Όρλας» ευρισκόμενη εκτός κοίτης, σε φωτογραφία του 1983. Όψη κατάντης. [Πηγή: Παραχώρηση Παναγιώτη Δήσιου, εξ Αγίας Βαρβάρας].



(Φωτ. 2-2): Η εκτός κοίτης ευρισκόμενη «γέφυρα Όρλας» σε παλιά φωτογραφία. Όψη κατάντης. [Πηγή: Από παλιό ημερολόγιο του χωριού Αμάραντος].



(Φωτ. 2-4): Αύγουστος 2011. Λεπτομέρεια κύριου και βοηθητικού τόξου «γέφυρας Όρλας». [Πηγή: Προσφορά Παναγιώτη Δήσιου, εξ Αγίας Βαρβάρας].



(Φωτ. 2-3): Όψη της «γέφυρας Όρλας» εκ των κατόντη. [Πηγή: www.petrinagefiria.com].

δεύτερη σειρά αψιδολίθων, ύψους περί τα 0,45 μ, οι οποίοι αποτελούσαν το εν επαφή βοηθητικό στεφάνι του θόλου που μάλλον δεν έφθανε μέχρι την κορυφή, ενώ κάθε άλλη πρόσθετη επικατασκευή στο τόξο έχει καταρρεύσει. Δεν έχει εντοιχισμένη κάποια πλάκα/επιγραφή με αναφορά στο έτος που χτίστηκε, ούτε και ομολογείται στα κοντινά χωριά κάποια συναφής ιστορία. Εδώ και πολλά χρόνια, το ρέμα έχει δημιουργήσει εκεί και δεύτερη κοίτη ροής έξω από το τόξο, με υπερκέραση του ακροβάθρου. Αυτό δίδει την εντύπωση ότι η γέφυρα είχε και δεύτερο τόξο, πράγμα που δεν είναι αληθές, καθώς δείχνει η μορφολογία των δυο ακροβάθρων της.

Τέτοιας μορφής τόξα δεν είναι κατ' ανάγκη κυκλικά τμήματα. Μπορεί να είναι και ελλειπτικά, δηλ. να ανήκουν σε έλλειψη³, (στρογγυλό με δυο κέντρα, την ονόμαζαν οι τέκτονες και τη ζωγράφιζαν εύκολα), της οποίας ο μεγάλος άξονας να είναι πολύ μεγαλύτερος του μικρού. Για να προσδιορισθεί η ακριβής μορφή του, είναι αναγκαίο να γίνει λεπτομερής αποτύπωση του τόξου με ηλεκτρονικά όργανα.

Παρόμοια είναι η αψίδα της κοντινής και περίπου ίσου μεγέθους «γέφυρας Ζάσιακα» (μάλλον των πρώτων ετών της δεκαετίας **1860**), καθώς και της περίπου διπλάσιας σε μέγεθος «γέφυρας Κλειδωνιάς» στον Βοϊδομάτη. Οι τρεις αυτές γέφυρες είναι οι μόνες στην επαρχία Κόνιτσας που έχουν πολύ χαμηλωμένο τόξο. Ομοιάζουν δε μορφολογικά και δομικά τόσο, ώστε γεννάται η σκέψη μήπως είναι έργα του αυτού τέκτονα γεφυροποιού και της ίδιας περίπου χρονικής περιόδου. Σ' αυτήν την περίπτωση, ο πρωτομάστορας **Κωστάκης**, που κατά πάσα πιθανότητα έφτιαξε τη «γέφυρα Κλειδωνιάς» το **1853**, είναι ίσως ο ποιητής της προκείμενης γέφυρας, οπότε η ανέγερσή της εκτιμάται ότι θα έγινε στα επόμενα δέκα χρόνια μετά το 1853.

Την ονομασία της, δηλ. «γέφυρα Όρλας», την οφείλει στο ρέμα που γεφυρώνει, ονομαζόμενο «λάκκος/ρέμα της Όρλας», διότι διασχίζει την υπερκείμενη περιοχή του Αμαράντου με την ονομασία «Όρλα». Σήμερα, η γέφυρα βρίσκεται σε λίαν επισφαλή δομική κατάσταση και απαιτείται γενναία επισκευαστική παρέμβαση για να σωθεί, αν βέβαια την εύρουν οι επισκευαστές, γιατί είναι δύσκολος ο εντοπισμός της, καθώς είναι απόμακρη και κυριολεκτικά έχει καλυφθεί από τη βλάστηση.

3. Για τον πρακτικό τρόπο χάραξης της έλλειψης από τους εμπειροτεχνίτες, όρα βιβλίο "Κουδαρίτικα", Αθήνα 2010, του Θωμά Β. Ζιώγα, σελ. 100.

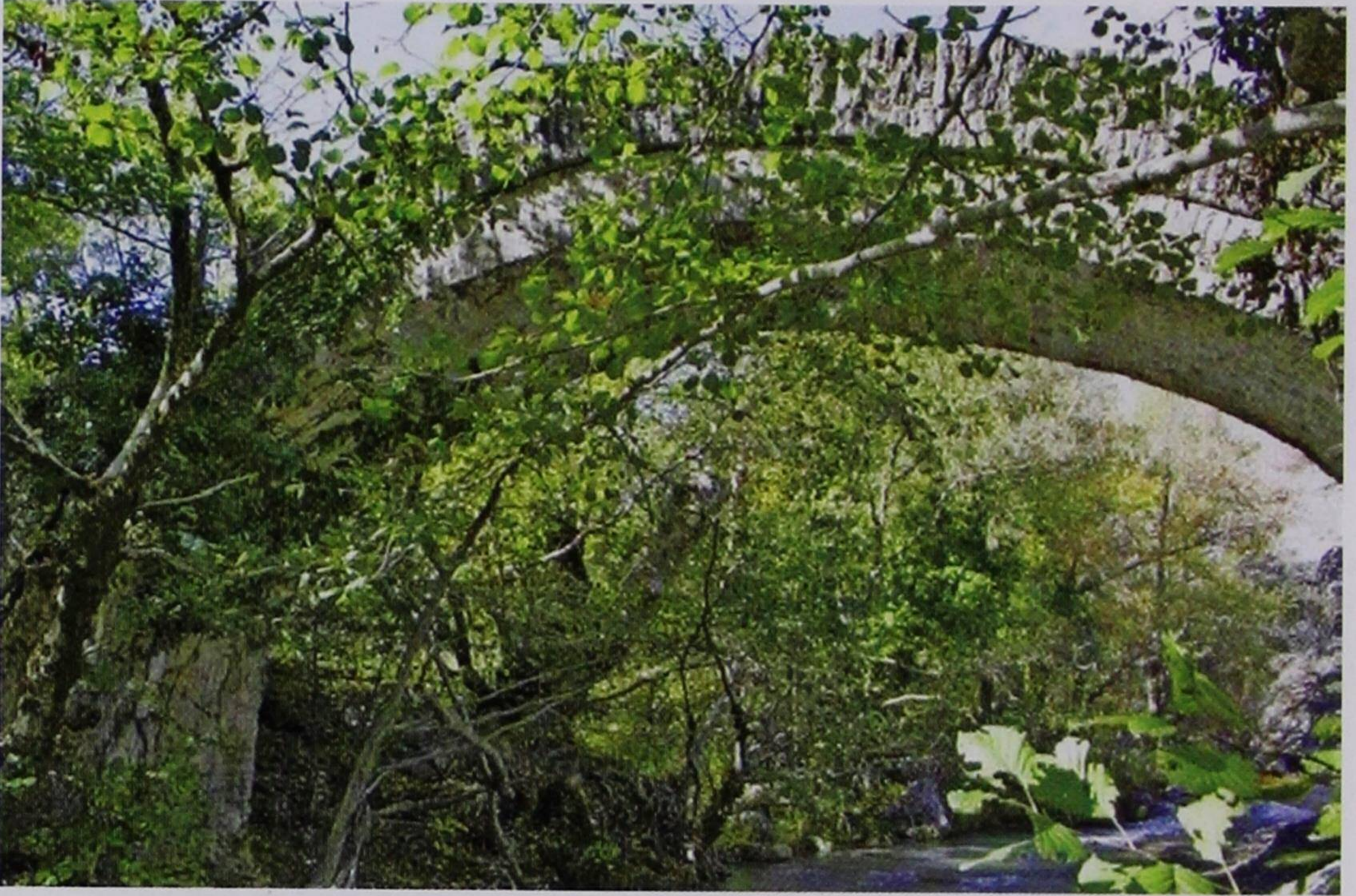
[3] Η παλιά, πέτρινη «γέφυρα Σμίξης» της Αγίας Βαρβάρας

Είναι ένα όμορφο, γερό, μονότοξο πετρογέφυρο, χτισμένο πάνω από το «Ποτάμι», δηλ. το μεγάλο ρέμα που διέρχεται ανάμεσα από τα χωριά Αμάραντος (παλιά Ίσβορος) και Αγία Βαρβάρα (παλιά Πλάβαλη), στην οποία και ανήκει. Βρίσκεται πολύ χαμηλά, στην τοποθεσία «Σμίξη», κοντά στη θέση όπου το «Ποτάμι» συναντά τη χαλικώδη κοίτη του Σαραντάπορου και εκβάλλει σ' αυτόν, [ώρα Παράρτημα (ΠΣ-1)]. Εξυπηρέτούσε τους διαβάτες από τα Μαστοροχώρια, που χειμωνιάτικα πήγαιναν προς και από την Κόνιτσα μέσω της «γέφυρας Δερβενίου», ακολουθώντας τη δεξιά όχθη του Σαραντάπορου. Αυτήν τη διαδρομή ακολουθούσαν, είτε όταν δεν υπήρχαν, είτε όταν υστερότερα είχαν καταπέσει, η «γέφυρα Στράτσιανης» και η «γέφυρα Ντέρτης». Βέβαια, διευκόλυνε και όσους επιχώριους είχαν χωράφια πέρα από την ισόπεδη τοποθεσία «Κάμπος», ανατολικά από το «Ποτάμι», στην αντιπέρα όχθη του.

Το τόξο του είναι σχεδόν ημικυκλικό και θεμελιωμένο σε βράχους που υπάρχουν στις δυο ομαλές όχθες του, γι' αυτό και άντεξε τις καταπονήσεις που δέχτηκε



(Φωτ. 3-1): Κατάντης όψη της «γέφυρας Σμίξης». [Πηγή: Παραχώρηση Σταύρου Κούκη, εξ Αμαράντου].



(Φωτ. 3-2): Μερική ανάντης όψη «γέφυρας Σμίξης». [Πηγή: Διαδίκτυο].

στα χρόνια που υπάρχει. Δεν φέρει βοηθητικό στεφάνι. Επειδή το ύψος από την κοίτη είναι περίπου ίσο ή λίγο μεγαλύτερο από το ημιάνοιγμά του, δείχνει και είναι όντως υψηλό τόξο, με διακριτή λίθινη κλείδα. Είναι χτισμένο με απλή αργολιθοδομή και μόνον οι ευμεγέθεις πλακεροί τοξόλιθοί του (αρκάδες στην κτιστική ορολογία) έχουν κατεργαστεί ελαφρώς, για να εφαρμόζουν καλά μεταξύ τους, προσδίδοντας στατική επάρκεια στο τόξο. Ομοίως, με απλή λιθοδομή είναι χτισμένες και οι αρκετά κεκλιμένες προσβάσεις του και στις δυο όχθες. Στην αρχική του μορφή είχε χαμηλά, συνεχή στηθαία από πλακερούς μονόλιθους (άρκες στη γλώσσα των κτιστών) που εξείχαν κατά τι από την όψη των αψιδόλιθων, τα οποία μερικώς διασώζονται ακόμη στην ανάντη παρειά, [ώρα (Φωτ. 3-2)]. Δεν έχει σήμανση με κάποια πλάκα εντοιχισμένη που να αναφέρει χρονολογία κατασκευής, όπως και τα υπόλοιπα γεφύρια πάνω στο «Ποτάμι», γι' αυτό δεν γνωρίζουμε ούτε πότε φτιάχτηκε, ούτε ποιος ήταν ο χορηγός και ο πρωτομάστορας που την έστησε.

Την ονομασία του την οφείλει στην τοπωνυμία «Σμίξη», όπου είναι στημένο, αφού έτσι λέγεται η περιοχή στην οποία το «Ποτάμι» σμίγει/συναντιέται με τον Σαραντάπορο ποταμό, τόσο στην Αγία Βαρβάρα (παλιά Πλάβαλη), όσο και στον Πύργο (παλιά Στράτσιανη). Φάνηκε ιδιαίτερα χρήσιμη στους Μαστοροχωρίτες κατά το χειμώνα του 1938, όταν γκρεμίστηκε η δικτυωτή «γέφυρα Στράτσιανης» (ιταλική) και όλοι τους ταξίδευαν προς Κόνιτσα μέσω της «γέφυρας Δερβενίου», οπότε αναγκαστικά διάβαιναν το φουσκωμένο «Ποτάμι» στη «γέφυρα Σμίξης».

[4] Η πεσμένη, πέτρινη «Μεσογέφυρα» στον Αώο

Τα «Μεσογέφυρα» είναι τοποθεσία επί του Αώου ποταμού, με παλιά ομώνυμη και γκρεμισμένη από τον πόλεμο του 1940 γέφυρα, τα ερείπια της οποίας σώζονται ακόμη, κοντά στη σμίξη με τον ποταμό Σαραντάπορο και εγγύς στη Μολυβδοσκεπαστη μονή, [όρα Παράρτημα (ΠΣ-2)].

Η γέφυρα ονομάζεται «Μεσογέφυρα», επειδή κείται σε **μεσοποτάμια** θέση, ανάμεσα από τη θέση εκβολής του ποταμού Βοϊδομάτη στον Αώο και το σημείο συρροής του ποταμού Σαραντάπορου και του Αώου, και αυτή φαίνεται να είναι η αρχαιότερη και ορθότερη ερμηνεία, αφού η άλλη γέφυρα που βρισκόταν σ' αυτό το τμήμα του Αώου, δηλ. η «γέφυρα Μπουραζανίου», ήταν νεότερη και δεν υπήρχε όταν καθιερώθηκε η ονομασία. Ίσως πάλι να την ονόμασαν έτσι, επειδή κείται στο **μέσον** της περιοχής μεταξύ των τριγύρω χωριών· Αηδονοχώρι (παλιά Οστανίτσα) στην αριστερή όχθη και Μελισσόπετρα στην έναντι δεξιά όχθη, κατά τη ροή του ποταμού.

Άλλη άποψη για την ονομασία της είναι ότι η θέση της νομιζόταν παλιά πως βρίσκεται στο **μέσον** του συνολικού μήκους του Αώου, από τις πηγές του μέχρι την εκβολή του στη θάλασσα. Η εκδοχή αυτή δεν ευσταθεί, καθώς την ακυρώνουν τα πραγματολογικά στοιχεία του ποταμού. Από τα 272 χλμ του όλου μήκους του Αώου, εντός της Ελλάδος βρίσκονται μόνον τα 68 χλμ, και μέχρι τη «Μεσογέφυρα» περί τα 66 χλμ, σχεδόν το 25% του όλου μήκους του, ποσοστό που υπέρμετρα απέχει από το 50%.

Υπάρχει και η νεότερη πρόταση, πως το όνομά της το οφείλει στο ότι είναι χτισμένη μεταξύ της πολύ νεότερης «γέφυρας Μπουραζανίου» επί του Αώου και της παλιάς «γέφυρας Μέρτζιανης» επί του Σαραντάπορου. Και τούτη η άποψη δεν στέκει ορθά, καθώς δεν λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι, τόσο η τοπωνυμία «τα Μεσογέφυρα», όσο και η ίδια «η Μεσογέφυρα», είναι παμπάλαια, ενώ η τοπωνυμία «Μπουραζάνι» και η «γέφυρα Μπουραζανίου» είναι νεότερα, περίπου της περιόδου 1886/9 και μετά.

Η γέφυρα ήταν κτισμένη πάνω σε μια στένωση και στο **μέσον** ενός κλειστού σιγμοειδούς ελιγμού (μορφής **S**) του ρου του ποταμού Αώου, [ορατού από το χωριό Αηδονοχώρι (παλιά Οστανίτσα) και ίσως, κατ' άλλη εκδοχή, εξ αυτού να την ονόμασαν «Μεσογέφυρα»], με όχθες από έντονα αδροποιημένο κροκαλοπαγές πέτρωμα, όμοιο με αυτό της κοντινής στα ανάντη «γέφυρας Μπουραζανίου», στο οποίο η αέναη ροή του νερού έχει διανοίξει βαθύτατη τάφρο που ταυτίζεται με τη «βαθεία κοίτη», δηλ. τη ζώνη της μό-

νιμης θερινής ροής. Ο πυθμένας εκεί έχει πολύ μικρή κλίση κατά την κατεύθυνση της ροής και είναι, έξω από τη «βαθεία κοιίτη», έντονα ανώμαλος σε όλο το φάρδος του, λόγω τραχέων βραχωδών εξάρσεων. Εξ αυτών των λόγων, παρουσιάζεται ανάσχεση της ταχύτητας ροής και, όταν εμφανίζονται υψηλές παροχές πλημμύρας, ο όγκος του νερού δυσχεραίνεται να παροχετευτεί ομαλά, οπότε υποχρεωτικά ανυψώνεται. Κατ' ανάγκη, λοιπόν, και για λόγους ασφαλείας, η γέφυρα ήταν πολύ υψηλή, μεγάλου πλάτους/φάρδους και αρκετά επιμήκης. Η παροχέτευση των υδάτων εξασφαλίστηκε, ελλιπώς καθώς γράφω πιο κάτω, με την κατασκευή **τεσσάρων** τοξωτών ανοιγμάτων, όπως προκύπτει από τα τεχνικά στοιχεία και μεγέθη που ο Βασ. Νικολαΐδης παραδίδει για το 1850, πριν αυτή δεχτεί επεμβάσεις για τη διάβαση αμαξών, [ιδέ απόσπασμα πιο κάτω. Ο ίδιος, στη σελίδα 817, §140, του βιβλίου της σημ. 7, εσφαλμένως γράφει **τρία** τόξα, γεγονός που οφείλεται στο ότι αγναντεύει τη γέφυρα από πολύ μακρινή απόσταση]. Η μακροζωία της οφείλεται στην καλή θεμελίωση μέσα στο κροκαλοπαγές πέτρωμα της κοιίτης, στο μεγάλο πλάτος/φάρδος της, στην μεγάλη διατομή των μεσοβάθρων και την εξαιρετικά καλή δόμησή της. Υστερότερα, το επαρκές αρχικό φάρδος των 4,00 μ της στέψης και το προσαρμοσθέν στις όχθες κατάστρωμά της την έκαναν εύκολα περατή από άμαξες/κάρα, κατόπιν και από αυτοκίνητα, όταν αυτά στις αρχές του 20^{ου} αιώνα κυκλοφόρησαν στην περιοχή αυτή.

Το πότε είχε πρωτοχτιστεί και από ποιόν δεν το γνωρίζουμε. Πρέπει η γεφύρωση της θέσης αυτής να είναι πολύ παλαιά, σχεδόν αρχαία θα έλεγα, αφού είναι κτισμένη πάνω στον κύριο οδικό και επικοινωνιακό κόμβο της περιοχής, ονομαζόμενο «Κλειδί/ Σμίξη». Από αυτόν τον τριποτάμιο κόμβο, ακτινοειδώς εκκινούσαν οδοί προς όλα τα σημεία του ορίζοντα, [προς Ιωάννινα, Κόνιτσα, Μαστοροχώρια, Πωγωνιανή, Ζαγόρι, Μακεδονία, Κοριτσά, Πρεμετή], γεγονός που διευκολυνόταν από την οδική ανταπόκριση που είχε με την εγγύτατη παλιά «γέφυρα Μέρτζιανης», και κατόπιν με τη νεότερη «γέφυρα Μπουραζανίου». Η σπουδαιότητά της για την τοπική και ευρύτερη κοινωνία ήταν ανέκαθεν μεγάλη, τόση ώστε στη σχετική βιβλιογραφία, από την αρχή του 19^{ου} αιώνα και μετά, να μνημονεύεται σε όλους τους «Δρομοδείκτες», τα «Δρομολόγια», τα «Οδοιπορικά», και να είναι αντικείμενο μελέτης σε πολλές πραγματείες. Εξ αυτού του λόγου, όλοι οι κατά καιρούς ηγεμόνες της μείζονος περιοχής, [π.χ. ο Αλή πασάς των Ιωαννίνων, πασάς την περίοδο π. 1788-1822], φρόντιζαν για την ύπαρξη και τη συντήρησή της. Δυστυχώς, καμία γραπτή πηγή, με σχετική αναφορά στην αρχική ίδρυσή της, δεν βρέθηκε μέχρι τώρα. Περιπατητές, γεωγράφοι και λόγιοι του 19^{ου} μ.Χ. αιώνα γράφουν ότι είναι **ρωμαϊκή** (;), χωρίς καμία απόδειξη. Ούτε και βυζαντινά δομικά στοιχεία και τεχνοτροπίες είχε πάνω της. Η ατεκμηρίωτη αυτή πληροφορία ανακυκλώνεται έκτοτε από όσους ασχολήθηκαν με τη γέφυρα. Κατά τη γνώμη μου, κάποια στοιχεία της γέφυρας, που απεικονίζεται στις διασωζόμενες φωτογραφίες των αρχών του 20^{ου} αιώνα και του μεσοπολέμου, είναι μεν παλιά, αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι ρωμαϊκά, ούτε καν βυζαντινά. Το γραφόμενο περί «*ρωμαϊκής καταγωγής*» πρέπει να εκληφθεί ότι η θέση αυτή, λόγω της στρατηγικής σημασίας της, θα γεφυρώθηκε έκτοτε και συνεχόμενα κατόπιν.

Σχετικώς έγραψε¹ γι' αυτήν, εν έτει **1880**, ο Ι. Λαμπρίδης (1839-1891):

«*Η υπό την κώμην **Οστανίτσα** [τώρα Αηδονοχώρι] "**Μεσογέφυρα**" καλουμένη, ην έκτισε (673) κατά παράδοσιν (;) ο αυτοκράτωρ Κωνσταντίνος ο Πωγωνάτος μεταξύ δυο βράχων, συνάψας την Παλαιάν και την Νέαν Ήπειρον. Υπό ταύτην, **ακροσφαλή και ετοιμόρροπον** ούσα και **παρά του Αλή πασσά ανακαινισθείσα**, διέρχεται ο Αώος, οι δ' αυτήν διαβαίνοντες απέτιον μέχρι χθές και πρώην διόδια προς επισκευήν **δήθεν** ταύτης.».*

Το ερωτηματικό μετά τη λέξη «παράδοσιν» είναι χαρακτηριστικό.

Με βάση τα παραπάνω, ο ερευνητής Σπ. Μαντάς σημειώνει² : «...Λέγεται, κατά την **παράδοση**, πως την είχε **πρωτοχτίσει**, το 673, ο αυτοκράτορας Κωνσταντίνος ο **Πωγωνάτος**, όμως ο **Αλή πασσάς** ήταν εκείνος που την επισκεύασε ριζικά, για να μην πούμε πως την **ξανάχτισε εκ βάθρων**, διευκολύνοντας την επικοινωνία Ιωαννίνων και Κόνιτσας με Πρεμετή και Λεσκοβίκι.».

Η περί Πωγωνάτου παράδοση από κανέναν εξ όσων την αναφέρουν δεν τεκμηριώνεται. Μάλλον είναι προϊόν της δοξασίας των Ηπειρωτών λογίων, οι οποίοι συνηθίζουν σχεδόν όλα τα αγαθοεργήματα της πέριξ ευρύτερης περιοχής (μονές, ναούς, κάστρα, γέφυρες, πόλεις, κ.λπ.) να τα αποδίδουν σ' αυτόν τον βυζαντινό αυτοκράτορα, τον Κωνσταντίνο Δ' τον Πωγωνάτο που βασίλευσε το διάστημα 668-685 μ.Χ., έτσι αξιωματικά και χωρίς καμία απόδειξη, μόνο και μόνο επειδή το παρωνύμιο «Πωγωνάτος» είναι ομόηχο με την ονομασία «Πωγωνιανή». Η γλωσσολογική έρευνα³ έδειξε ότι η τοπωνυμία «Πωγωνιανή» έχει σλάβικη αρχή, όπως σλάβικη προέλευση έχουν και οι ονομασίες «Κόνιτσα», «Ζαγόρι» και «Γρεβενά» των όμορων επαρχιών. Δικαίως ο Ι. Λαμπρίδης, [ιδέ απόσπασμα πιο πάνω], βάζει μετά τη λέξη «κατά παράδοσιν» ερωτηματικό (;), διότι είναι αμφίβολη και ατεκμηρίωτη αυτή η πληροφορία. Από τις μέχρι τώρα έγκυρες ιστοριογραφίες, διαφαίνεται ότι αυτός ο αυτοκράτωρ ούτε καν γνώριζε την ύπαρξη αυτής της μικρής επαρχίας του απέραντου βασιλείου του και μάλλον ποτέ δεν την επισκέφτηκε.

Όσον αφορά τον γεφυροποιό πρωτομάστορα, γράφεται από πολλούς ότι, καθώς **λέγεται** (;;), πρωτοστάτησαν στην **ανακαίνισή** της, επί ηγεμονίας (π. 1788-1822) του Αλή πασσά, οι Βουρμπιανίτες «Γιοσαίοι», οι οποίοι, την εποχή εκείνη και μετέπειτα, έφτιαξαν και άλλα σημαντικά έργα. Ιδού μια σχετική γραφή⁴ : «Όταν η **Μεσογέφυρα** έπαιρνε την τελική της μορφή, **επί Αλή πασσά**, πρωτομάστορας στο έργο ήταν ο πολύς **Χρήστος Γιόσης**, σπουδαίος τεχνίτης απ' τη Βούρμπιανη. Μαζί του και τ' αδέρφια του **Μήτσης** και **Νικόλας**.».

Η ανακαίνιση αυτή έγινε, κατά πάσα πιθανότητα,

1. Στο βιβλίο του "Περί των εν Ηπείρω αγαθοεργημάτων", εν Αθήναις 1880, μέρος Β', σελ. 185-186.

2. Στο εξαίρετο βιβλίο του "Πέτρινα γεφύρια στη Βόρεια Ήπειρο", Αθήνα 2008, σελ. 71.

3. Όρα άρθρο "Οι όμορες επαρχίες της Κόνιτσας – (ονομασίες και ερμηνεία τους)", του Θωμά Β. Ζιώγα, περ. "Κόνιτσα", τεύχ. 185/2015, σελ. 365-366 .

4. Ιδέ τελευταία 30^η δημοσίευση του Σπ. Μαντά με τίτλο "Αυτοί που γεφύρωσαν τον κόσμο ...", εφημ. "Ηπειρωτικά Νέα", 2000. | Ιδέ και "Η Βούρμπιανη της Ηπείρου", του Αναστ. Ευθυμίου, Ιωάννινα 1987, τεύχ. Α', σελ. 36 και τεύχ. Β', σελ. 98. | Όρα και σημ. 5.

νότητα, περί το **1814**, δηλ. στην τελευταία δεκαετία της ηγεμονίας του Αλή πασά, όπως από την ακολουθούσα ανάλυση καταδεικνύεται, επειδή η γέφυρα ήταν «ακροσφαλής και ετοιμόρροπος», ήτοι επικίνδυνη και έτοιμη να πέσει.

Ένας σοβαρός λόγος, που θεωρώ βάσιμη τη χρονολόγηση 1814, είναι το γεγονός ότι τα πρόσωπα που σχετίζονται με τη γέφυρα είναι ηλικιακά συμβατά μεταξύ τους. Διακριβωμένο είναι ότι ο Χρήστος Γιόσης, κατά την εποχή (περί το 1814) που ο Αλή πασάς βρισκόταν στην κορύφωση της εξουσίας του και του ανέθετε διάφορα έργα, είχε αποδεκτή για πρωτομάστορα γεφυροποιό ηλικία, (περί τα 40 έτη). Φέρεται από τις πηγές⁵ ως «*αρχιτέκτων Χρήστος γιόση με τους ιγους του απο βορέπανη [εννοεί Βούρμπιανη]....*», που επαναχτίζει εν έτει **1842** τον πυρποληθέντα από το 1829 μητροπολιτικό ναό του Αγίου Νικολάου, στο Βαρόσι (παλιά Ποράτζιανη) της Κόνιτσας, δηλ. στην Πάνω Κόνιτσα. Το 1842 ήταν πολύ μεγάλος, (γύρω στα 67 έτη), οπότε η αναφορά του ονόματός του στο κείμενο είναι μάλλον τιμητική, λόγω φήμης και πατριαρχίας, αφού στο έργο συμμετείχαν και το έφτιαξαν οι υιοί του, [ο Γιώργος (Κάλφας) και ο Αποστόλης/Τόλης], οι οποίοι είχαν ήδη αναδειχθεί σε ονομαστούς πρωτομάστορες και συνεπώς τότε ήσαν εύρωστοι και συνάμα είχαν την αρμόζουσα προς τούτο ηλικία, (περί τα 40 με 45 έτη), [κατά τη βιβλιογραφία, (όρα βιβλίο σημ. 5, §74), ο πρωτότοκος Γιώργος (Κάλφας) έχτισε τα κελιά της Μονής Δουρούτης στα Ιωάννινα το 1846, αν αυτόν εννοεί η εκεί, ελλιπώς γραμμένη, υπάρχουσα πλάκα].

Την ύπαρξη της γέφυρας το **1807** καταγράφει ο Γάλλος Fr. Rouqueville (1770-1838), πρόξενος της χώρας του στην αυλή του Αλή πασά, ως εξής: «... Αφού προσανατολίστηκα με την πυξίδα, κι αφού υπολόγισα όσο μου ήταν δυνατόν την κλίση της, συνεχίσαμε το δρόμο μας, πλευρίζοντας στη δεξιά όχθη του Αώου, ως **μια πέτρινη γέφυρα με τέσσερις αψίδες**, που βρίσκεται κάτω από τη συμβολή του με το Βοϊδομάτη. ...», [στο βιβλίο του "Ταξίδι στην Ελλάδα. Τα Ηπειρωτικά", τόμ. Β', έκδοση Ε.Η.Μ. Ιωάννινα 1996, σελ. 8, μετάφραση Κ. Βλάχος]. Αυτή η γέφυρα, που ήταν ο προορισμός της πρώτης μέρας της οδοιπορίας του από Κόνιτσα προς τη βόρεια Αλβανία, είναι η «Μεσογέφυρα», παρόλο που δεν

5. Για τις πηγές και τα λοιπά στοιχεία, όρα «Μαστόροι Χτίστες από τα Μαστοροχώρια της Κόνιτσας», των Αργ. Πετρονώτη-Βασ. Παπαγεωργίου, Ιωάννινα 2008, §74, σελ. 92-96.

Συμπληρώνω και διευκρινίζω εδώ κάποια γενεαλογικά στοιχεία περί των τεκτόνων «Γιοσαίων». Κατά την εποχή του Αλή πασά, ο γενάρχης «Γιόσης/Θεοδόσης» είχε κατά σειρά τρία αγόρια: τον **Χρήστο** (γενν. π.1775, με γνωστούς επιγόνους), τον **Μήτση/Δημήτρη** (άγνωστη η γενεαλογική του εξέλιξη) και τον **Νικόλα** (άγνωστοι οι απόγονοί του, αν και κάποιοι μνημονεύονται ότι εργάστηκαν στην Αθήνα). Ο πρωτότοκος Χρήστος, σπουδαίος πρωτομάστορας, απόχτησε δυο αγόρια που έγινα και αυτά περιώνυμοι τέκτονες: τον **Γιώργο/Κάλφα** (γενν. π.1798, με άγνωστους απογόνους) και τον **Αποστόλη/Τόλη** (γενν. π.1800, με γνωστή μετέπειτα γενεαλογική εξέλιξη). Κατά την μετά Αλή πασά εποχή, ο δευτερότοκος Αποστόλης/Τόλης απόχτησε έναν γιου, εξαίρετο τέκτονα, τον **Δημήτρη**, τον και Μήτση Τόλη Γιόση λεγόμενο, (γενν. π.1823 και πέθανε το 1867, όπως βεβαιώνει η πλάκα στο μνήμα του στη Βούρμπιανη, δηλ. έφυγε νέος 44 ετών, γι' αυτό τον έκλαψαν πολύ και του έφτιαξαν περίτεχνο μνήμα). Ο τελευταίος Δημήτρης άφησε τα εξής άρρενα τέκνα, που έγιναν επίσης καλοί μάστορες: τον **Γιώργο** (γενν. π.1850), τον **Ανδρέα** (γενν. π.1858 - θάνατος 1931) και τον **Απόστολο** (γενν. π.1860). Οι πολυπληθείς, μετά το 1900, Γιοσαίοι στα Ιωάννινα, όλοι σπουδαγμένοι και όχι πλέον τέκτονες, είναι απόγονοι του **Ανδρέα**, ο οποίος απόχτησε συνολικά 6 αγόρια που πρόκοψαν και μακροημέρευσαν. [Πηγή: Του τελευταίου Ανδρέα Γιόση μοναχοθυγατέρα ήταν και η Ανδρομάχη (1899-1991), γιαγιά της συζύγου μου Αγνής από τη μεριά της μητέρας της, η οποία μου έδωσε χρήσιμα γενεαλογικά στοιχεία, με βάση τα οποία έγραψα τα παραπάνω].

αναφέρει την ονομασία της, [η «γέφυρα Μπουραζανίου» χτίστηκε αργότερα, περί το 1886/9 και μετά].

Επτά χρόνια υστερότερα, ήτοι το **1814**, δεν αναφέρεται καθόλου από τον Άγγλο περιηγητή Th. Hughes (Τομ Χιούζ), ούτε καν ότι την αγνάντεψε κάπου στον ορίζοντα της γύρω περιοχής. Αυτός, τις πρώτες μέρες του Απρίλη του 1814, πηγαίνοντας από τη «γέφυρα Μέρτζιανης» προς την έναντι του Αώου Οστανίτσα (τώρα Αηδονοχώρι), διασχίζει τον Βοϊούσα/Αώο, διακινδυνεύοντας, λόγω εποχής, μέσα στα φουσκωμένα νερά του, και γράφει: «... (Κατόπιν), αφού **διασχίσαμε** τον Βοϊούσα περάσαμε τα ερείπια μιας παλαιάς ελληνικής εκκλησίας μισοκαλυμμένης από κισσό, και ανεβήκαμε τον απόκρημνο λόφο πάνω στον οποίο βρίσκεται η Οστανίτσα. ...», [μετάφραση αποσπάσματος από τον Παν. Δήσιο, περ. “Κόνιτσα”, τεύχ. 167/2012, σελ. 407]. Για την ακρίβεια, το πρωτότυπο αγγλικό κείμενο έχει ως εξής: «Having next **crossed** the Voïussa we passed the ruin of an old Greek church half covered with ivy, and ascended the steep hill on which Ostanitza is situated; ...», [στο βιβλίο του “Travels in Sicily, Greece and Albania”, vol. 2, London 1820, p. 401].

Καλώς εχόντων των πραγμάτων, έπρεπε να διαβεί πάνω από τη «Μεσογέφυρα», απ’ όπου διερχόταν τότε υποχρεωτικά η τακτική ημιονική οδός, και να την περιγράψει μάλιστα, όπως πράττει με τη «γέφυρα Μέρτζιανης». Από αυτήν τη λεπτομέρεια, σε συνάρτηση με εκείνο το «**διασχίσαμε/crossed**», παρέπεται βάσιμα ότι εκείνη τη χρονική περίοδο ήταν εκτός λειτουργίας η «Μεσογέφυρα», οπότε αυτός διέσχισε έφιππος τον Αώο σε κάποιον πόρο, μακριά από την άβυσσο της «βαθείας κοίτης», από τον οποίο δεν ήταν καν ορατή. Και ήταν κλειστή τότε στους διαβάτες, επειδή είχε μερικώς καταπέσει, ως «**ακροσφαλής και ετοιμόρροπος**». Εξ αυτού του γεγονότος, εικάζω, [τόσο επειδή ο Αλή πασάς ήταν άπληστος και λίαν φιλάργυρος, όσο και για λόγους επικοινωνίας με τις βορειότερες περιοχές της επικράτειάς του], ότι το **θέρος του 1814**, ή ελάχιστα κατόπιν, θα άρχισαν τάχιστα οι εργασίες «**ανακαίνισης**», με δική του εντολή, για να μη χάνει τα εισπραττόμενα διόδια, που **δήθεν** προορίζονταν για την επισκευή της, όπως γράφει ο Ι. Λαμπρίδης στο υπερκείμενο απόσπασμα. Η «**ανακαίνιση**» αυτή, επειδή οι χρονολογίες συμπίπτουν με εκείνες των Γιοσαίων, [ιδέ πιο πάνω, καθώς και σημ. 5], θα είναι εκείνη που φημίζεται ότι έκαναν οι «Γιοσαίοι» από τη Βούρμπιανη, την εποχή του Αλή πασά. Οι συγκυρίες είναι πολλές, εύλογες και μάλλον επιβεβαιώνουν το γεγονός.

Είναι βέβαιο ότι η γέφυρα υπήρχε περί το **1830**, αφού ο Κοσμάς ο Θεσπρωτός (1780-1852) τη δείχνει και τη γράφει, εν έτει 1831, στους ιδιόχειρους χάρτες⁶ του. Εκείνα τα χρόνια αυτός ήταν δάσκαλος, αρχικά στην Αρτσίστα (τώρα Αρίστη) και κατόπιν στην Κόνιτσα.

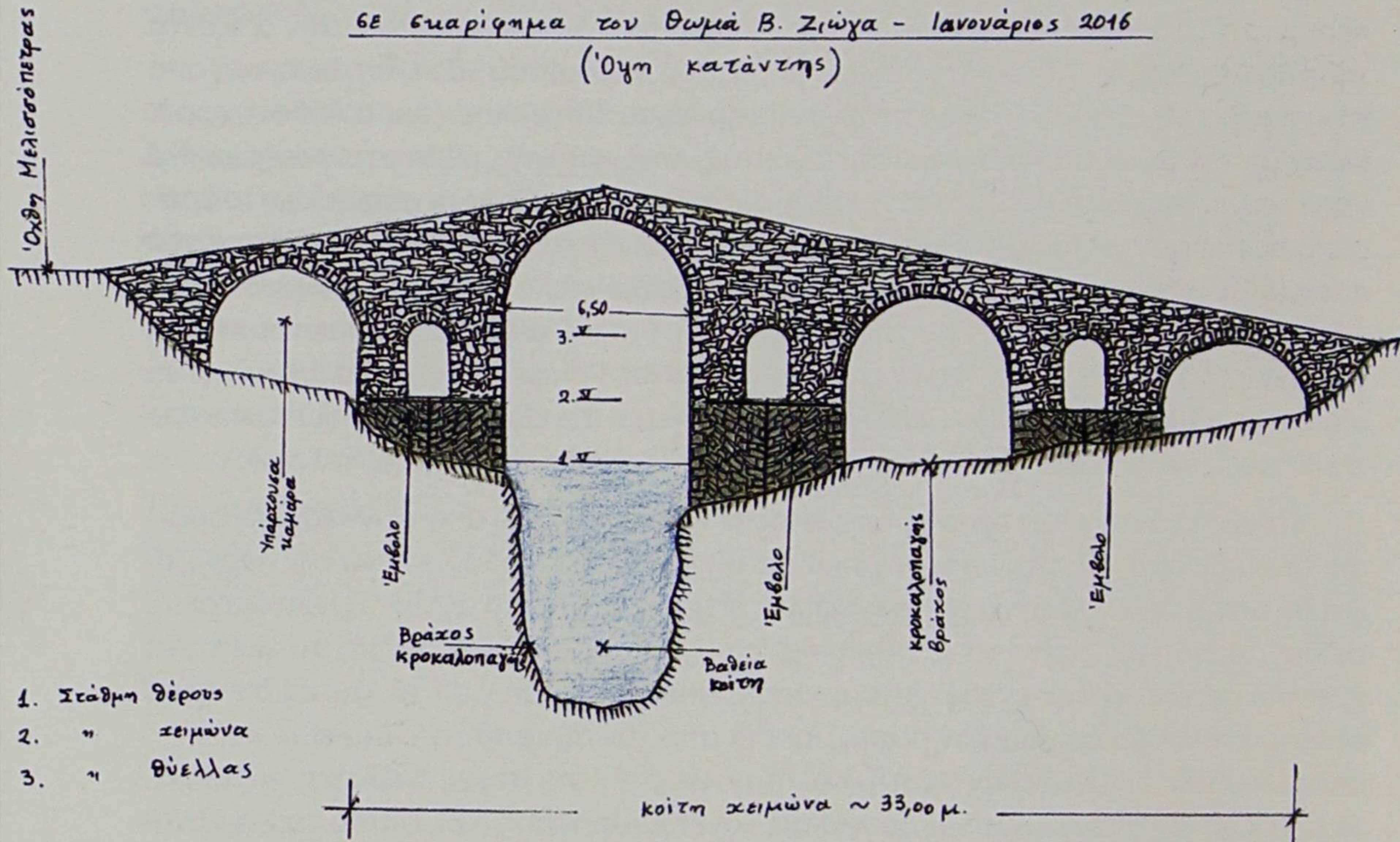
Ο λοχαγός Μηχανικού Βασ. Νικολαΐδης επισκέφτηκε την περιοχή και τη γέφυρα το **1850** και γράφει⁷ τα ακόλουθα:

6. Ιδέ αναδημοσίευση χαρτών στο βιβλίο “Η επαρχία της Κόνιτσας και η Μόλιστα επί τουρκοκρατίας”, του Χαρίλ. Γκούτου, Αθήνα 2003, σελ. 266 και 267.

7. Όρα αναδημοσίευση σχετικού αποσπάσματος στο περ. “Κόνιτσα”, τεύχ. 177/2014, σελ. 216-222, με επιμέλεια Θωμά Β. Ζιώγα, από το χειρόγραφο βιβλίο “Στρατιωτική γεωγραφία της Ευρωπαϊκής Τουρκίας, και ιδίως των ομόρων της Ελλάδος επαρχιών, ήτοι Θεσσαλίας, Μακεδονίας, Ηπείρου και Αλβανίας”, εν Αθήναις 1851.

Αναπαράσταση «Μεσογέφυρας» του 1850*

6ε εναρίφημα του Θωμά Β. Ζιώγα - Ιανουάριος 2016
(Όψη κατάντης)



* Έγινε με βάση τα ετοιχεία που παραδίδει ο Βασ. Νικολαΐδης (1851) και τα επί τόπου ερείπια.

(Φωτ. 4-4): Αναπαράσταση της «Μεσογέφυρας» όπως ήταν το 1850. Κατάντης όψη. [Πηγή: Σχεδίαση από τον Θωμά Β. Ζιώγα, 2016].

«Εκείθεν τρέπεται ολίγον προς μεσημβρίαν, διαβαίνουσα την μεσοποταμίαν, ούτως ειπείν, και εις 1/2 ώρ. από Προβίτζκας και 8 ώρ. από Πρεμέτης φθάνει εις την γέφυραν επί του Αώου, (όστις καλείται ενταύθα ποταμός Κονίτζης), ή **Μεσογέφυρα**, παρά την οποίαν υπάρχει **άθλιον χάνι**, των Μεσογεφύρων καλούμενον.

Η γέφυρα αυτή είναι **ρωμαϊκής** καταγωγής, συγκειμένη εκ **τεσσάρων ημικυκλίων θόλων**, ων ο μέγιστος έχει 6 1/2 μ. εκροής. Ο ποταμός έχει ενταύθα πλάτος 20 ~ 30 μ. και **βάθος υπό την γέφυραν υπέρ τα 20 μ.**, ορμητικός δε λίαν.

Ήτο 10 Νοεμβρίου του **1850** ότε μετά την περιγραφείσαν καταιγίδα και του δυνατού ανέμου έβρεχε δι' ολοκλήρου της νυκτός ραγδαιότατα · ο ποταμός είχε **βάθος υπό την γέφυραν 25 μ.** τα ύδατα **υπερπηδούντα** τους θόλους της γέφυρας ερρίπτοντο μετά τοσαύτης ορμής, ώστε εις 2'' της ώρας εσφενδονίζοντο εις απόστασιν λίθοι, κορμοί δένδρων και λαμπάδες ύδατος συσφιγγόμεναι μεταξύ των, ώρμων ποτέ μεν προς την ροήν του ποταμού, ποτέ δε προσβάλλουσαι εις τους απέναντι βράχους και μετά μεγάλου γογγισμού οπισθοδρομούσαι, υψούντο 6 μ. άνω της γεφύρας ως αν ελάμβανον ζωήν και θέλησιν, και μεταβαλλόμεναι εις ατμώδη κατάστασιν, κατέ-